ВРЕМЯ НА ИСХОДЕ – ГОЛОСУЙТЕ ЗА ЛУЧШИЕ АВТОМОБИЛИ ГОДА! ➔ 284

№11 (989) НОЯБРЬ 2013 WWW.ZR.RU

За рулем

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 13011



➔ 34 LAMBORGHINI? LOTUS? FERRARI?

ЭТО – ТАГАЗ АКВИЛА

27 БАТАРЕЙ: МЫ ВПЕРЕДИ ПЛАНЕТЫ ВСЕЙ ➔ 136

А ВЫ ПОГАСИЛИ **АВТОКРЕДИТ?** ➔ 224

ФРАНКФУРТ-2013: НИ БЕНЗИНА, НИ ВОДИТЕЛЯ ➔ 20

➔ 116

PATRIOT, HOVER, PAJERO SPORT, TRAILBLAZER


JAGUAR



И НИ ЗА ЧТО НЕ ОТВЕЧАТЬ

Какую скорость вы держите за городом? А какую на проспекте? Почти наверняка честный ответ будет – чуть менее 110 и 80 км/ч. Почему бы и нет? Дорога приличная, улица широкая, и вообще все так едут. А главное – никакого наказания за превышение до 20 км/ч действующий КоАП теперь не предусматривает. Вот если случится, не дай бог, ДТП, тогда вам эту двадцаточку припомнят как отягчающий фактор. И не важно, что де-факто такое превышение разрешено, а дорога действительно зачастую позволяет ехать и 80, и 110. С точки зрения официальных лиц всегда можно сказать: «Мы ведь предупреждали!». И ни за что не отвечать.

Ах да, еще можно вспомнить погрешность приборов (тема популярна благодаря алкотестерам) и списать индульгенцию на нее. Можно, но ведь не на 20 процентов! Я поднял результаты наших тестов 100 автомобилей, – кстати, они набрались удивительно быстро, достаточно было пролистать пару-тройку годовых подшивок. Знаете, какова средняя погрешность спидометра? 4,4%. Четыре с небольшим процента, повторяю! И ни разу спидометр не врал в меньшую сторону, всегда он только завышал скорость. Может, полицейские радары столь грубы, что им нужен 20-процентный запас? Сомневаюсь, техника современная.

В Германии вас оштрафуют, если вы превысили допустимую скорость на 3 км/ч или на 3% (город/загород). Во Франции бесплатный зазор всего 1 км/ч. Даже в близкой нам Прибалтике тоже 1 км/ч.

Строгость к водителям объясняется ответственным подходом к организации движения. Чем вешать знак «60» в расчете, что все поедут 80 км/ч, гораздо честнее установить «80», но штрафовать уже за 81 км/ч. И отвечать и за качество дороги, и за организацию движения, и за безопасность.

Тогда и к букве, и к цифре закона отношение будет правильное. Без 20-километровой погрешности.

Антон Чуйкин,
главный редактор

P.S. *Пожалуйста, помогите нам стать лучше. Мы просим вас поставить оценки журналу, о чем вам напомнит вот такой значок. Ваше мнение редакция учтет при подготовке будущих номеров ЗР.*



СОДЕРЖАНИЕ № 11, 2013







АВТОМОБИЛИ НОМЕРА



*Грузовик.



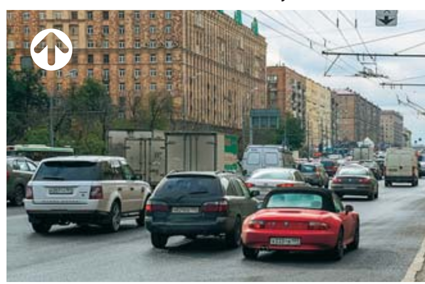




КОРОТКО

3 ЖИЗНЬ









КОРОТКО

ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»


VOLVO

136 ДОКАЗАТЕЛЬСТВ КАЧЕСТВА

ДВИГАТЕЛЬ / ГИБРИДНЫЙ ПРИВОД***

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЖИДКОСТИ

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

ЭЛЕКТРОСИСТЕМА

СИСТЕМА РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ

LEXUS SELECT

ПРОГРАММА СЕРТИФИКАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ С ПРОБЕГОМ



КОМПЛЕКСНАЯ ПРОВЕРКА


ЛАБОРАТОРИЯ ЧИСТОТЫ

* Лексус Селект. ** Послегарантийная техническая поддержка предоставляется ООО «Тойота Мотор» сроком на 1 год или до достижения

ОН ТЩАТЕЛЬНО ПРОВЕРЕН ПО 136 ПУНКТАМ, ПОЛНОСТЬЮ ГОТОВ К ЭКСПЛУАТАЦИИ И ВЫГЛЯДИТ ТАК, СЛОВНО ТОЛЬКО ЧТО СОШЕЛ С КОНВЕЙЕРА.

О ТОМ, ЧТО ВАШ ЛЕКСУС С ПРОБЕГОМ, БУДЕТЕ ЗНАТЬ ТОЛЬКО ВЫ.

Вся коллекция автомобилей Lexus Select* на сайте **www.lexusselect.ru**

ЭКСТЕРЬЕР

ИНТЕРЬЕР

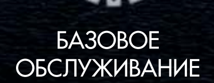
ТРАНСМИССИЯ

НЕСУЩИЕ ЭЛЕМЕНТЫ КУЗОВА

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

ВЫХЛОПНАЯ СИСТЕМА

Реклама.





БАЗОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

ЕЩЕ 1 ГОД ПОД НАШЕЙ ЗАЩИТОЙ**

LEXUS

WWW.LEXUS.RU | 8 800 200 38 83

автомобилем пробега 130 000 км (в зависимости от того, что наступит ранее). *** В случае наличия у автомобиля гибридного привода.



НА НИВЕ ДОГАДОК

Давно идут разговоры о новом поколении «Нивы» – и оно появится скоро. Но популярный вездеход собираются превратить в кроссовер, подозревает **Сергей Мишин**.

Компания «Шевроле» на российском рынке продает четыре полноприводника в разных ценовых категориях: от маленькой «Нивы» (минимум 449 000 рублей) до гиганта «Тахо» (от двух с лишним миллионов). Между ними есть еще два – «Каптива» (от 1 065 000) и «Трейлблейзер» (от 1 444 000). При этом разрыв между ними составляет более полумиллиона – сюда явно просится машина ценой в 600 000–700 000 рублей. Но это место уже можно считать занятым: в него четко вписывается «Шевроле-Трэкс» (ЗР, 2013, № 1). Его обещают продавать в России под именем «Треккер» с начала 2014 года, наладив сборку на калининградском АВТОТОРе.

«Нива» второго поколения вряд ли будет дешевле нынешней. Скорее всего, немного дороже – тысяч от пятисот. То есть будущий вседорожник с «Треккером» оказываются близки по цене.

РАЗМЕРЫ

Сопоставляя технические данные «Нивы» и «Треккера», приведенные в таблице, будете удивлены: машины различаются совсем немного. «Нива» находится в той же весовой категории, что и «Треккер», хотя по габаритам чуть меньше его. Однако по сложившейся практике «Нива» второго поколения просто обязана стать крупнее, то есть приблизиться к уже существующему «Треккеру».

КУЗОВА И МОТОРЫ

В Тольятти уже начали строить новый завод кузовов для «Шевроле-Нивы» второго поколения, принадлежащий родственной компании «Джи-Эм-АВТОВАЗ». Первый кузов должны сварить в декабре 2015-го. Этот факт говорит о том, что машина уже практически существует – размеры кузова известны. А пара оставшихся лет уйдет на доводку собственно автомобиля, уточнение технологических процессов его сборки на конвейере и заказ пресс-форм.

В следующем году в Тольятти планируют построить завод «АЗ Пауэртрейн», чтобы выпускать лицензионные двигатели для нового «Шевроле-Нива». Предприятие создают индийская компания «Автэк» (AVTEC Ltd.) и тольяттинский Завод высокоточных деталей. Какие именно силовые агрегаты будут собирать, неизвестно. Ходят слухи о лицензионном бензиновом моторе «Пежо-Ситроен».

НА ИНОСТРАННЫЙ ЛАД

Создавая недорогой компактный вседорожник, приходится экономить на всем. Почему бы «Ниву 2» не построить на платформе «Треккера», но со своими кузовными деталями? Привлекательный вариант. Может быть, из-за этого производство «Треккера» в России отодвинуто почти на год? Ведь у нас где год, там и два. И пойдет из Тольятти «Нива/Треккер» по 120 тысяч машин в год. А «Опель-Мокка», аналог «Треккера», пусть АВТОТОР собирает.

Можно поступить еще проще: сделать «Ниву» более дешевой версией «Треккера», заменив лишь эмблему на решетке радиатора, подправив бамперы и задние фонари и при этом не тронув ни одной кузовной панели,



Экономически наиболее выгодный вариант для СП – превратить «Ниву» в кроссовер, породнив ее с «Треккером». В таком случае она может выглядеть примерно так.



Сохранение «Нивы» как вездехода. Почему бы не использовать облик концепта «Трэкс», созданного дизайн-центром «Джи-Эм» в Южной Корее шесть лет назад?

Технические данные

	«Шевроле-Нива»	«Шевроле-Треккер»
Длина, мм	4056	4248
Ширина, мм	1800	1766
Колесная база, мм	2450	2555
Снаряженная масса, кг	1410	1379–1429*
Грузоподъемность, кг	450	500
Объем двигателя, л	1,7	1,4; 1,6; 1,8
Объем багажника, л	320	356

*В зависимости от двигателя.

тем более каркаса. Кстати, для такой машины будет уместен пластиковый обвес а-ля «Бертоне», который подчеркнет боевитость кроссовера и еще больше свяжет образы «Нивы» первого и второго поколений.

Да вот беда, раздатки у «Треккера» нет. Впрочем, без нее машина и легче, и тише, имеющегося полного привода вполне достаточно. Соорудить первую (а может, и вторую) передачу и главную пару пониже – и можно объявить машину вседорожником, как поступил «Рено» с «Дастером». А полноценным маленьким вездеходом с раздаткой пусть остается «Лада 4×4» или ее преемница.

СВОЯ РУБАШКА

Варианты с перелицовкой у наших автомобилистов могут не пройти. В этом случае «Джи-Эм-АВТОВАЗ» будет вынужден поставить рядом с кроссовером «Треккер» практически одноразмерный с ним вездеход «Нива 2», где должны быть и раздатка, и более мощный двигатель. Агрегаты придется подбирать из тех, что есть под боком, в Тольятти. Расчет на моторы от «АЗ Пауэртрейн» или собственные двигатели Волжского автозавода – скажем, 16-клапанный 1,8-литровый, чьи чертежи пылятся в заводских загашниках. На худой конец сгодится и 1,6-литровый 16-клапанный мотор «Рено», чью сборку планируют организовать в Тольятти. А может, к тому времени подоспеет аналогичный, но более современный двигатель «Ниссана».

Создавать новые коробку и раздатку времени нет, надежда только на «Пауэртрейн». Индийские корни «Автэка» могут закономерно потянуться к агрегатам «Махиндры». А вот автомат, обещанный первыми лицами «Джи-Эм-АВТОВАЗа», видимо, придется ввозить.

Неразрезной мост сзади, скорее всего, оставят, но уже без устаревшей тяги Панара. Менять существующую переднюю подвеску особой необходимости нет, она вполне работоспособна.

Дизайн проще заказать итальянцам: связи с «Бертоне» наработаны еще во времена создания пластикового обвеса. А идея небольшого вездехода (тоже, кстати, под именем «Трэкс»), созданного в южнокорейском дизайн-центре «Джи-Эм», была представлена россиянам на Московском международном автосалоне еще в 2007 году. Такой стиль подходит вездеходу «Шевроле-Нива» второго поколения.

БИЗНЕС-СХЕМА

Первый вариант с точки зрения бизнеса более логичен. Практически готовый проект с переходом «Нивы» второго поколения в стан кроссоверов. Второй путь заслуживает уважения за сохранение «Нивы» как вездехода. Но во всем остальном он несовременен и может оказаться убыточным. Ведь готовой платформы, на которой можно построить небольшой вездеход, нет. А кому поручить проектирование машины с чистого листа? Модель «Шевроле-Нива» в свое время создал АВТОВАЗ, но сегодня у него других забот хватает. «Джи-Эм-АВТОВАЗ» – сборочный завод, собственного конструкторского подразделения не имеет. «Дженерал моторс» тоже никогда не занимался компактными вездеходами. Разве что его южнокорейское отделение разработало уже упомянутую кроссоверную платформу Gamma II. Так что вариант решения – нанимать кого-то на стороне, чтобы собрать интернациональную конструкцию из готовых агрегатов разного происхождения.

Но без достаточного опыта создать сбалансированную по ездовым свойствам, проходимости и надежности машину, которая сможет заслуженно носить имя «Нива», вряд ли получится. К тому же потребуется уйма времени и, главное, денег. А они обременят стоимость автомобиля. Опасаюсь, как бы цена тогда не перепрыгнула рубеж 600 тысяч.

Новый «Шевроле-Нива» обещают показать публике в 2014-м на автосалоне в Москве. Нам видится, это будет машина, построенная на платформе «Треккера». Вариант компромиссный, но, пожалуй, самый эффективный. ЗР

9 млрд евро на пять лет займет концерн «Даймлер» у консорциума 40 мировых банков. Средства направят на разработку новых моделей и продвижение уже представленных.



3 типа кузова обретет грядущий преемник «Ягуара Х-Тип» среднего класса. Наряду с седаном англичане предложат купе и универсал. Согласно амбициозным планам фирмы новичок потенциально может удвоить продажи марки. Про прошлую модель, правда, тоже так говорили...

АВТО МЕСЯЦА



БУДУЩЕЕ НАСТУПИЛО

Калифорнийскую «Теслу-Модель S» не отнесешь к горячим новинкам: электромобиль с запасом хода до 480 км продается с середины прошлого года. И все же этот пятидверный лифтбэк заставляет обратить на себя внимание еще раз. Шутка ли, в первом квартале этого года он, по данным американских статистиков, обошел по продажам в США всех конкурентов из немецкой «большой тройки» – «Ауди-А8», БМВ 7-й серии и «Мерседес-Бенц» S-класса. А в Норвегии «Тесла» в сентябре набрала 5,1% общего числа всех проданных автомобилей и стала самой покупаемой моделью по итогам месяца.

Компания закрепляет успех, запустив сеть бесплатных зарядных станций. Утверждают, что после получаса подпитки машина готова покрыть более 200 км. «Тесла» предлагает также экспресс-замену аккумуляторов, что заметно экономит время на «перезапуск» машины, но для бесперебойного обеспечения процесса еще предстоит создать солидный обменный фонд батарей. Кроме того, в течение трех лет «Тесла» обещает представить систему автоматизированного вождения. Вопреки практике мировых автогигантов, которые, как правило, доводят аналогичные системы в партнерстве с поставщиками комплектующих, калифорнийцы намерены обойтись собственными силами.

При цене от 63,5 тыс. долларов в США и примерно от 55 тыс. евро в Старом Свете «Тесла-Модель S» является полноправным игроком класса премиум. При этом она еще и обладает задатками суперкара (как-никак, мощность ее электромотора эквивалентна 416 л.с.): разгоняется до 100 км/ч за 4,2 с. В ближайшем будущем компания намерена расширить линейку, предложив кроссовер «Модель Х», а также седан среднего класса – конкурент БМВ 3-й серии.





А КТО ЕЩЕ?

Единственный близкий по идеологии конкурент «Теслы-Модель S» – гибрид «Фискер-Карма» – тоже родом из Калифорнии. Два его электромотора выдают 403 л.с. На электричестве, без использования жидкого топлива, седан проезжает всего 80 км, но 240-сильный бензиновый турбомотор объемом 2 л (в его основе «Экотек» от «Дженерал моторс»), заряжая батареи на ходу, увеличивает автономность до 480 км. «Фискер» заметно дороже «Теслы» – от 93 тыс. долл. (в США). Кроме того, фирма страдает от разнообразных финансовых проблем и в настоящее время близка к банкротству.

150 человек будут работать в российском научно-техническом центре «Форда». Филиалы в Москве, Татарстане и Ленинградской области займутся всесторонней адаптацией машин к нашему рынку. Подразделение заработает в полную силу в 2014 году.



2000 рублей может составить в России штраф за езду на покрышках, не соответствующих сезону. При доработке законопроекта парламентарии обещают установить границы сезонов отдельно для каждого региона страны.

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

В ОЖИДАНИИ «КАШКАЯ 2»

Девятого ноября именно этот значок «ЗР» откроет владельцам смартфонов доступ к информации о совершенно новом поколении «Ниссана-Кашкай». Пока о новинке известно немного. Дизайнеры рисовали кроссовер по мотивам концепта «Хай-Кросс», представленного весной 2012-го в Женеве. Модель лишится модификации «+2»: отныне «Кашкай» будет только 5-местным. Семиместной же версией наделят совершенно новый «Х-Трейл» (о нем – на с. 22). По предварительной информации, единственным бензиновым двигателем на европейском рынке станет 1,2-литровый турбомотор мощностью около 115 л.с. Какие варианты предложат для России, пока неизвестно.





что достанется России?

СМАХНУЛИ ПЫЛЬ

Рестайлинг несильно изменил внешность европейской «Дачии-Дастер». С комбинацией приборов от нового «Логана» стала симпатичнее передняя панель. Появились датчики внешней температуры, кнопки на руле, подсказка выгодной передачи. Главная новинка – даунсайзинговый 125-сильный турбомотор объемом 1,2 л. Что из перечисленного появится на российском «Дастере», который во многом отличается от европейского аналога, сказать трудно. Но мотора с наддувом не будет наверняка.

ВЫЙДИ ЗА РАМКИ

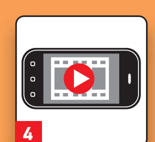


Фото и видео об испытании четырех рамных вседорожников, о поединке новичка «Дэу-Джентра» против лидера рынка «Рено-Логан», ретротест британского «Хамбера-Хоук» и еще много интересного мы приберегли для владельцев смартфонов. Чтобы информация появилась на экране девайса, проделайте несколько простых операций.









1 Скачайте бесплатное приложение Junaio.

2 Запустив его, нажмите *Scan* на экране и наведите объектив камеры смартфона на обложку журнала. Звуковой сигнал известит о том, что идентификация завершена.

3 Ищите страницы со значком «ЗР!» и также ловите их в объектив.

4 Скрытая от невооруженных глаз информация появится на дисплее смартфона.


JAMES BOND
007™
«САМЫЙ
БЕСКОМПРОМИССНО МУЖЕСТВЕННЫЙ
АРОМАТ В МИРЕ»
BRITISH GQ
007
НОВЫЙ АРОМАТ
QUANTUM

3–4 года жизни отвел концерн «Фольксваген» атмосферным двигателям. К 2017-му автогигант полностью перейдет на наддувные моторы.



2014-й станет последним годом выпуска суперкара «Мерседес-Бенц SLS AMG». Обычные купе и кабриолет снимут с производства уже в январе. Трековая и заряженная версии продержатся до июня. Их сменит более компактная и доступная модель для конкуренции с «Порше-911».



новый прикид, и не только...

МАКИЯЖ ПРОХОДИМЦА

Дизайнеры одарили обновленный «Дискавери» иной решеткой радиатора, новым бампером и фарами с переоформленными росчерками ходовых огней. Надпись *LAND ROVER* на кромке капота сменили на *DISCOVERY*. Одновременно исчезла цифра с заднего шильдика, указывающая на четвертое поколение модели. Трехлитровый дизель по-прежнему выдает 256 л.с., однако стал на 0,8 л/100 км экономичнее и выбрасывает CO_2 меньше на 17 г/км. Секрет – в появившейся системе «старт-стоп». Пятилитровый бензиновый V8 в 375 «лошадей» отправлен в отставку, заменой ему стала 3-литровая 340-сильная «шестерка» с механическим нагнетателем.

МИНИВЭН-ПОЛИКЛИНИКА

«Форд» представил свой взгляд на будущее семейного автомобиля. Прототип следующего поколения минивэна S-MAX оснастили встроенными в сиденья датчиками, фиксирующими сердечный ритм водителя и уровень сахара в крови пассажиров. Система сама примет меры, если распознает критические показатели: свяжется с медиками и приведет в готовность обширнейший комплекс активной безопасности. «Клиника» приводится в движение бензиновым «Экобустом» рабочим объемом 1,5 л и мощностью 180 л.с. Всё это скрыто под кузовом в стиле нового «Мондео», который пока еще не поступил к европейским дилерам из-за переноса производства в Испанию.



КОМПАКТ

Безликий индекс iV-4 концептуального кроссовера «Сузуки» содержит скрытый смысл. Две литеры и цифра 4 намекают на то, что в гамме «Сузуки» сохранится компактный кроссовер после того, как во втором поколении SX4 заметно вырос (подробнее о нем – на с. 84). В 2015 году появится и модель поменьше, как раз в размерах нынешнего SX4. Сойдя с конвейера венгерского завода марки, она вступит в бой с активно плодящимися кроссоверами B-класса.



будет учиться в классе В

111 тыс. евро попросят дилеры за сверхкомпактный «Фольксваген-XL1» со средним расходом топлива 0,9 л/100 км. Машина будет доступна в США, Китае, Европе, но только в лизинг. Пока планируется выпустить 200 автомобилей.



75% достигла локализация на московском «Автофрамосе». Как сообщает «Автостат», это самый высокий показатель среди российских филиалов западных фирм. Идущий вторым калужский завод «Фольксваген» вышел на 50%. Третье место и 47% у «Хёндэ» в Санкт-Петербурге.



за российской пропиской

ВТОРОЙ НА ОЧЕРЕДИ

В 2016 году на заводе «Тойота» в Санкт-Петербурге запустят производство RAV4 для рынков России и Белоруссии. Кроссовер станет вторым в модельном ряду предприятия, где с 2007 года выпускают седан «Кэмри». Инвестиции составят 5,9 млрд руб., на заводе будет создано около 800 новых рабочих мест. Спрос на RAV4 в России стабильно растет; за восемь месяцев 2013 года продали свыше 27 тыс. таких кроссоверов.

НАЧАЛО КОЛЬЦА

Строительство первого участка ЦКАД начнется уже весной будущего года. Участок протяженностью 49,5 км (от 96-го до 146-го км) проходит по территории городского округа Домодедово, Подольского и Наро-Фоминского районов Московской области, а также Троицкого административного округа Москвы. Трасса будет соответствовать категории IA (автомагистраль с расчетной скоростью движения до 130 км/ч), интенсивность движения – до 40 тыс. автомобилей в сутки. За четыре года тут возведут четыре многоуровневые развязки, 14 мостов, 24 путепровода и три эстакады. Стоимость строительства – 57,8 млрд руб.





ГАЗ В ГУМЕ

В ГУМе с 1 ноября по 1 декабря впервые пройдет ретроспективная выставка автомобилей, выпущенных Горьковским автозаводом за 80 лет. Посетители увидят первый легковой ГАЗ-А, полуторку, «эмку», копию уникального гоночного ГЛ-1 и прочие модели, включая новейшую «Газель-Некст». Не поместившиеся под крышу автомобили будут представлены масштабными копиями. Экспонатами станут также личные вещи строителей завода и его первых конструкторов, уникальные документы и предметы из нижегородского музея ГАЗа.

Смотрите на iPad: обходим экспозицию

ПРЕМЬЕРЫ



ЗР! + 20 фото
Инструкция на странице 14



ГИДОМ БУДЕШЬ?

Новинки и тенденции автопромышленности | **Место действия** – Франкфурт, Германия | **Авторы** Максим Сачков, Дмитрий Федоров, Сергей Канунников, Михаил Гзовский, Вадим Никишев, Игорь Моржаретто | **Фото** Константин Якубов

Германию абсолютно справедливо называют передовой технодержавой. Отсюда на весь мир распространяются уникальные идеи и разработки, которые потом изящно воплощаются в металле, пластике, стекле. Машина для немца – это больше чем средство передвижения. Это культ и гордость. Поэтому проходящий каждые два года автосалон во Франкфурте раз за разом бьет рекорды посещаемости. Тут неизмеримо чаще, чем в Женеве или Париже, встретишь концепт-кар, интересный не столько дизайном, сколько начинкой. Самое актуальное течение – разработка и демонстрация полностью автоматического управления автомобилем. Естественно, в модельных рядах все больше гибридов, а также машин, работающих на метане и водороде. Растет и число электромобилей.

Любопытно, что разница в ценах между ширпотребом и премиальными марками сокращается. Вернее, никто не хочет терять клиента, если он имеет лишние деньги и желает купить дорогой и модный автомобиль. Вслед за «Ситроеном» с его DS теперь и «Рено» работает над концепцией престижного ряда – «Инисьяль». А «Форд» представил дорогой суббренд «Виньяле».

Всё меньше сюрпризов, неожиданных премьер, чье появление на выставке скрывали до последнего дня. Скорее наоборот – о новинке уже многое известно, в прессе и Интернете упорно твердят, что долгожданный выход вот-вот состоится. А приходишь на стенд и… увы. Где новый «Мини»? Где компактный кроссовер от «Порше»?

Впрочем, несправедливо говорить, что Франкфурт-2013 неинтересный, – наши экскурсоводы доказывают обратное.

ФРАНКФУРТ В ЦИФРАХ

15 евро стоит входной билет для обычного посетителя в выходной день. Придете в рабочий – сэкономите пару евро, во второй половине дня билет обойдется в 8 евро, пропуск на два дня стоит 18 евро... Десять категорий посетителей расписали дотошные немцы: от бесплатников до бизнесменов.

159 мировых премьер представил Франкфурт, включая как главные, автомобильные новинки, так и сегмент компонентов. Разумеется, они очень разные – от совсем новых моделей до легкого рестайлинга.

3 основные тенденции в трех словах: необычайно много концептов, тьма-тьмущая кроссоверов, мало серийных премьер. Полноценные новинки вроде «Мазды-3» и БМВ-Х5 журналисты увидели и успели описать раньше. Здорово, но автосалон из-за этого лишился сюрпризов.

2,9-3 млн машин будет продано в Германии в 2013 году, это на 3-4 процента ниже результатов двух прошлых лет (рекорд – 3,8 млн – поставил кризисный 2009-й с программой утилизации). В США и Китае продажи растут и, по прогнозам, к концу года впервые сравняются на уровне 15,2 млн машин.

1091 экспонент из 35 стран – это больше, чем когда-либо. В выставке участвует свыше 600 немецких компаний, на втором месте Китай (129 экспонентов, представляющих в основном комплектующие), затем Великобритания (85), Франция (34), Япония (31), Австрия (22), США (21), Италия (20) и Южная Корея (14 компаний).

2 главные темы выставки – электромобили и связь между машинами. Эти направления развития мирового автопрома организатор салона – германская ассоциация автопроизводителей VDA называет стратегическими.

210 млн автомобилей к 2016 году будут оснащены различными средствами коммуникации между собой.

70 автомобилей от 11 фирм посетители автосалона могли протестировать на специальной труднопроходимой трассе и на маршруте для электромобилей.



Хёндэ-i10


Киа-Соул

1 МАССОВЫЙ ГИПНОЗ

Бродя между павильонами, ***Дмитрий Федоров*** искал автомобили, которые хоть и не блещут инновациями, зато привлекают обычных людей – тех, кого интересует именно средство передвижения, а не парад тщеславия.

Вот он, крохотуля, самый доступный и непретенциозный автомобиль выставки – новый **«Хёндэ-i10»**. Его предшественника прекрасно знают во всем мире: продажи небольших городских хэтчбеков – везде прибыльное дело. За исключением, пожалуй, России: этой машины мы никогда не видели и не увидим. Наше представительство корейской фирмы старательно исключает любые пересечения модельного ряда, поэтому во славу продаж «Соляриса» были удалены с российского рынка и «Гетц», и i20.

Само собой, здесь не будет и i10. Хотя никто не мешает, к примеру, украинскому отделению «Хёндэ» торговать этой моделью, так же как родственной «Киа» – предлагать в России «Пиканто». Именно на базе последнего и создали последний i10 со всеми преимуществами его платформы, с увеличенной на 80 мм длиной и на 65 мм шириной (для небольшой машины это грандиозная прибавка).

Но в «Хёндэ» не любят говорить о родстве с «Киа». Там предпочитают акцентировать внимание на полностью европейской разработке модели (над ней работали немецкие специалисты техцентра в Рюссельсхайме) и на том, что делать ее будут тоже в Европе – на турецком заводе фирмы. Хотя последнее утверждение насчет Европы – скорее казуистика. Вообще же основной рынок для i10 – это Индия. Именно там будет рождаться основная масса машин, а в следующем году даже подготовят версию седан. Впервые, кстати.

Второе поколение **«Киа-Соул»** я увидел накануне открытия на специальной презентации. На самом деле автомобиль представили еще весной в Нью-Йорке. Но лишь во Франкфурте мне удалось его увидеть и пощупать. Он стал явно богаче внешне и внутри. Слегка раздался, в салоне прибавилось мягкого пластика. Топ-версии получили 8-дюймовый дисплей.

Шасси у «Соула» тоже новое, от последнего «Сида», – оно жестче (на 28%) и доведено по управляемости. Изоляция экипажа от дорожных шумов должна выйти на новый уровень. Двигатели же принципиально не изменились – как и раньше, бензиновый и дизельный 1,6 л, с механикой или автоматом. Оно и к лучшему: я не сторонник тенденции к уменьшению объема с последующей компенсацией



Фольксваген-Гольф Спортсвэн

Ниссан Х-Трейл

наддувом. Как-то это хлипко выглядит, на мой взгляд, – вроде маленькой бутылки шампанского, накачанной газом под удвоенным давлением.

Но все же этой тенденции не избежать. Вот и у нового **«Ниссана Х-Трейл»** появятся наддувные бензиновые двигатели, – а куда деваться, нормы выбросов CO_2 соблюдать надо. Вообще новинка неприятно удивила. Я, конечно, понимаю, что отныне это глобальная модель и будет предлагаться даже в Штатах, где заменит кроссовер «Роуг» (почти то же самое, что «Кашкай+2»). Поэтому внешность «Х-Трейла» и привели к общему знаменателю с тамошними «Пасфайндером» и «Патрулем». Но после прежнего квадрата «полюбить овал» не очень-то получается. Как и интерьер – уж слишком он стал напоминать фольксвагеновский. Теперь «Х-Трейл» семиместный, хотя в третьем ряду места для ног нет совсем, даже для детских. Зато таким ходом оптимизировали модельный ряд и избавились от «Кашкая+2». Но произойдет замена не очень скоро: в Европе новинку ждут весной, ну а мы получим ее не раньше следующей осени.

«Фольксваген» же кардинально меняет образ «Гольфа Плюс»: теперь это уже не «Плюс», а некий «Спортсвэн». База на 50 мм длиннее, чем у обычного «Гольфа» седьмого поколения, и на 107 мм больше по сравнению с прошлым «Плюсом». Поэтому простор во втором ряду или объем багажника (в зависимости от того, что нужнее в данный момент) можно варьировать в грандиозных пределах. Правда, набор двигателей, соответствующих не любимой мною тенденции, совсем не поражает объемами. Для бензиновых моторов лишь 1,2 или 1,4 л да наддув в помощь. Но 150 сил в максимальной версии 2,0 TDI все же получить можно.

Компактвэн **«Ситроен-С4 Гран Пикассо»** следующего поколения сохранил габаритную длину предшественника, но колесную базу ему тоже заметно растянули. Говорят – чтобы сделать интерьер самым просторным в классе. По крайней мере, объем и без того немаленького багажника вырос на 69 л. Еще «Гран Пикассо» предлагает такую уникальную в сегменте вещь, как отдельные дефлекторы вентиляции для третьего ряда. В остальном же он полностью повторяет конструкцию нового «Пикассо», который не «Гран». Включая облегченную модульную платформу: она позволила модели похудеть по сравнению с прошлым поколением на солидные 110 кг.

В автомобиле масса электронных устройств, включая активный круиз-контроль, кучу камер, дающих полноценный круговой обзор, и два больших дисплея по центру передней панели (набор информации на них можно варьировать). Но достаточно ли перечисленных технопреимуществ, чтобы потребитель выбрал модель из теряющего популярность сегмента компактвэнов взамен популярного кроссовера? Что-то мне подсказывает: это поколение «Пикассо» – последнее в таком виде.



Ситроен-С4 Гран Пикассо

Порше-918 Спайдер

Рено-Инисьяль Пари

Чьих будете?

*М**аксим Сачков*** покажет самые интересные новинки из разных уголков мира. Они не только несут национальные признаки той или иной страны, но и указывают на характерные тенденции – как будут дальше развиваться немецкие, корейские, японские и прочие модели.

Одна из самых ярких новинок – **«Порше-918 Спайдер»**. И конечно, одна из наиболее немецких. Типичный для этой страны коктейль – смесь современных технологий, беспредельной мощи и вышколенных ездовых характеристик. Карбоновый кузов-монокок, шасси, разработанное и доведенное вместе со спорткарами для 24-часовых гонок в Ле-Мане, самый мощный из всех предназначенных для серийных «порше» двигателей бензиновый V8 (608 л.с.), который еще поддерживают два электромотора (суммарная мощность 880 л.с.). При этом расход топлива, как у малолитражки: по стендовым замерам, около 3 л/100 км. Чудо? Нет, только скрупулезный расчет.

В разных режимах движения электроника ориентирует аэродинамические элементы так, чтобы создать оптимальную прижимную силу. Вместе с передними колесами поворачивает еще и задние, на малых скоростях уменьшая радиус поворота, а на высоких – улучшая управляемость. Жаль, насладиться этим чудом посчастливится единицам – выпустят всего 918 автомобилей ценой в миллион евро. Судя по наличию заказов, такая сумма ценителями воспринимается спокойно.

Французы – законодатели мод в мире минивэнов, а «Рено-Эспас» по праву считают первым массовым автомобилем такого класса. Концепт **«Рено-Инисьяль Пари»** открывает новые горизонты, ведь он предвестник «Эспаса» пятого поколения 2014 года. Новинка впитала достоинства сразу трех автомобилей: от седана у нее комфорт и примерное поведение на дороге, от кроссовера – большой дорожный просвет и неплохие внедорожные способности, от минивэна – вместительность и функциональность. По длине (4,85 м) концепт ближе к модели «Гран Эспас», да и в серийном варианте салон обещают сделать семиместным. Наконец-то уделили внимание внешности – видна рука команды Лоренса ван ден Акера. Автомобиль построен на новой модульной платформе концерна «Рено-Ниссан». Двигатель дизельный, 130-сильный dCi 130 с двумя турбинами. Что же, ориентиры заданы – ждем серийное воплощение.


Инфинити-Q30

Киа-Ниро

Растут объемы продаж «японцев» в Европе и Азии. Предвестник самого компактного **«Инфинити-Q30»** обещает стать серийным к 2015 году. Продукт воистину интернациональный: над дизайном трудилась бригада, которую возглавил американец Альфонсо Альбайса, платформа позаимствована у «Мерседес-Бенца GLA», а доводить ходовые качества помогал чемпион Формулы-1 Себастьян Феттель. Сборку данного «Инфинити» впервые наладят в Европе, в британском Сандерленде. Параллельно планируют запустить его и в Китае. Каким будет серийный Q30? Смелый дизайн набирающего популярность кузова кросс-купе плюс европейские двигатели – таков современный японский автомобиль.

Корейские фирмы почти по всем параметрам догнали основных конкурентов. На следующем витке модельных рядов «корейцы» уже вряд ли будут даже в мелочах уступать соперникам, а в чем-то окажутся явно впереди. Концепт **«Киа-Ниро»** задает планку. Кроссовер длиной чуть меньше 4,2 м построен на новой платформе будущих моделей компакт-класса. В движение его приводит гибридная установка: передние колеса через 7-ступенчатую коробку с двойным сцеплением вращает 160-сильный турбодвигатель объемом 1,6 л, а задние подкручивает 45-сильный электродвигатель. Не исключено, что двери гильотинного типа получит и серийный вариант: в городской тесноте они удобны, при современных технологиях уже не так дороги, а в борьбе за покупателя – весомый козырь. Еще одно забавное решение: задняя светотехника при разгрузке поворачивается, освещая багажное отделение. Правда, пока «Ниро» лишь щупает рынок и не спешит на конвейер. Стоит поторопиться, ведь конкурентов в этом сегменте всё больше.


Кадиллак-Эльмираж

А этот автомобиль американский, видно издалека. Классическое двухдверное купе длиной 5,2 м – масштаб Нового Света. Чтобы определить марку, не надо даже смотреть на эмблему. Одна из подсказок – вертикальная передняя и задняя оптика… Конечно, это **«Кадиллак»**. Пропорциями (посмотрите хотя бы на гигантский капот) и обводами он напоминает модели 1960-х годов – золотой эры марки. Ее в который раз попытаются вернуть – ведь этот концепт-кар под именем **«Эльмираж»** закладывает базу для нового модельного ряда «Кадиллака». Да и само купе будет серийным, причем, судя по замаху, – должно стать флагманом бренда. Под капотом, конечно же, бензиновая «восьмерка» мощностью 500 л.с. Объем, наверное, литров шесть? Увы, даунсайзинг одинаково беспощаден и к модерну, и к классике. На «Эльмираже» 4,5-литровый мотор с двумя турбокомпрессорами, который разработали с оглядкой на последний джиэмовский V6 «твин турбо» объемом 3,6 л.

Мазерати-Гибли

З ДОЙЧЕ ВИТА

В роли искусителя, ведущего сладкоежек в немецкую кондитерскую, выступает *Сергей Канунников*.

Непрактично, нерационально, неэкономично. В общем, совсем не полезно, а даже вредно, да еще и дорого, но уж очень привлекательно. Давайте этого не скрывать и отправимся во Франкфурт сластён и пижонов.

Начнем экскурсию, конечно же, с родины словосочетания *dolce vita*. Италия не ударила лицом в грязь. Возле седана **«Мазерати-Гибли»** не протолкнуться, даром что автомобиль поменьше знаменитого «Кваттропорте». Уж конечно он не заставит владельца краснеть ни на модном курорте, ни на стоянке престижного клуба. Правда, жестокий век даже таким фирмам диктует свои законы. В числе заявленных модификаций «Гибли» есть не только полноприводная (это вполне логично), но и дизельная (первая в история марки!). Пусть по мощности ей далеко до топовой «Гибли S» с 410-сильным двигателем, но и 275 сил вполне достаточно престижному седану. Время, конечно, требует компромиссов, но от сладкого отказаться все же не заставит.

Вот еще один способ испортить фигуру – двухдверное купе длиной более 5 метров, величественно покоящееся на колесах в 21 дюйм. **Купе «Мерседес-Бенц» S-класса**, в отличие от серийного уже седана, пока концепт, но ждать товарных автомобилей, очевидно, совсем недолго. Одноименный седан, тоже публично дебютировавший во Франкфурте, предназначен тем, кто очень много работает, купе – услада тех, кто не забывает вкусно отдыхать. Мотор V8 объемом 4,6 л, установленный на концепте, выдает 455 сил, но наверняка будет не самым мощным. Крема в этот торт как пить дать еще добавят. И никаким поборникам здорового образа жизни, иронизирующим (не от зависти ли?) над столь непрактичной машиной, не поколебать канонов богемного жанра.

В этом смысле **«Смарт-ФоДжой»**, который короче «Мерседеса» почти на полтора метра (о массе и говорить нечего!), немного похож на величественное купе из соседнего павильона. Дурашливый бездверный автомобильчик с кричащими нахальным блеском порогами – возможно, прицел на будущую четырехдверную, куда более рациональную версию. Но, откровенно говоря, очень хочется, чтобы этот концепт – явный друг девчонок, самозабвенно играющих возле павильона в пляжный волейбол, – остался таким же непрактичным, бесшабашным и веселым.

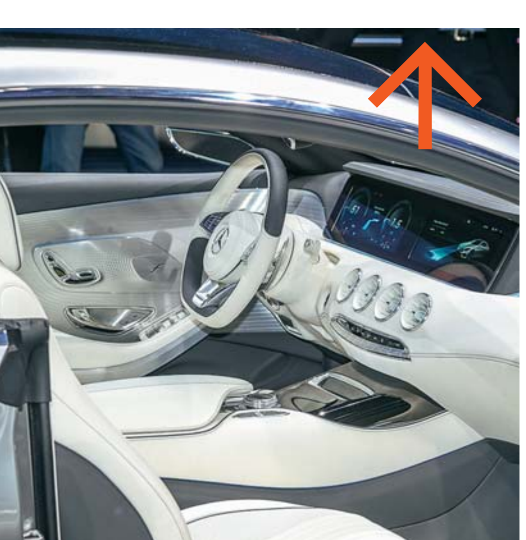
В компании **«Опель»** не скрывали, что нынешнюю **«Монцу»** создавали



Смарт-ФоДжой

Мерседес-Бенц S-класса Купе Концепт

Ауди-А3 Кабриолет



с оглядкой на памятную многим модель 1978–1986 годов. Они, конечно, до неузнаваемости разные. В соседнем павильоне стоит та, прежняя **«Монца GSE»** с 3-литровой «шестеркой» мощностью 180 сил. Нынешняя – с трехцилиндровым агрегатом объемом всего 1 литр. Пресс-релиз, хотя и посвящен в основном мультимедийной начинке, все-таки сообщает, что концепт имеет модульную конструкцию под самые разные силовые агрегаты. Может, среди них появится более достойный изящного купе?

Сладкая жизнь не всегда синоним приторной. Вот вполне земное и уже серийное доказательство: **кабриолет** на базе последнего **«Ауди-А3»**. Гамма двигателей в Европе начинается с демократичного 110-сильного дизеля. Однако наслаждаться элегантным и поджарым кабриолетом это не помешает. Ведь вскоре наверняка появится версия S3 с 330-сильным двигателем! Впрочем, и сейчас отсутствие этого монстра под капотом не испортит удовольствия от обладания небольшим, но престижным кабриолетом.

В общем, Франкфурт 2013-го продемонстрировал: не всё потеряно! Практичность, рациональность и экономичность могут и умеют идти рядом с роскошью и даже эпатажностью. Этому союзу покорны практически все классы автомобилей. Мало того, выбор для сладкоежек, умеющих смотреть на мир с улыбкой даже в не самые сладкие времена, все шире и разнообразнее. И это – здорово!





Тойота-Ярис Гибрид R


БМВ-Альпина D3 Битурбо

А заточен и обернут

Оседлав любимую тему: «Спортивные и тюнинговые автомобили», ***Вадим Никишев*** вознамерился поразить коллег роскошью стендов и многообразием новинок. Не тут-то было!

Смотрите хоть налево, хоть направо – едва не на каждом стенде найдете монстра мощностью от 300 «лошадей». Скажем, для 1,6-литрового турбомотора опытной **«Тойоты-Ярис Гибрид R»** это и впрямь немало. А если учесть, что потенциал всей силовой установки этого «Яриса» составляет 426 л.с., то и вовсе с избытком! ДВС приводит переднюю ось, электромоторы – задние колеса. В дорожном режиме работоспособности их 40 л.с. хватает на 10 секунд, в трековых условиях прибавка побольше – 120 «лошадок», но доступна она в течение пяти секунд, после которых снова потребуется зарядка суперконденсатора. Есть еще третий мотор-генератор в трансмиссии, между ДВС и секвентальной коробкой, – он-то и питает тяговые электродвигатели задней оси при разгоне и отдает энергию конденсатору во время торможения.

Но где же буйство тюнинга? Похоже, летний отпуск, во время которого ателье изредка и как-то лениво публиковали скупые пресс-релизы, затянулся до глубокой осени. Большая часть тюнинговых экспонатов сконцентрировалась в одном павильоне. Рядом раскинулся шатер «Карлссона» со стайлингом (на большее не хватило времени) нового «S-класса», бок о бок с ним британцы показали 380-сильный «Радикал-RXC»… Инициативу частных фирм отобрали придворные подразделения вроде мерседесовского AMG или баварского M GmbH.

Емкость европейского рынка падает, и лишь немногие решили бросить силы на подготовку к «Франкфурту». Позвольте привести слова людей из «Брабуса»: «Германия, безусловно, важна. Но по продажам лидируют рынки США, Китая, России. А еще мы возлагаем большие надежды на Арабские Эмираты».

Очевидно, специально для шейхов стенд культового тюнингового производителя украсил **«Брабус-B63 S»** – трехосный суперпикап на базе «Мерседес-Бенца G63 AMG 6×6». Вместо серийных 544 сил его могучий V8 развивает целых 700 л.с. и 960 Н·м! Прибавки достигли за счет более производительных турбокомпрессоров, новой системы выхлопа (его громкость водитель может менять, управляя клапанами), а также иной программы управления. С таким двигателем шестиколесный 4-тонный пикап разгоняется до сотни за 7,4 с и достигает 160 км/ч не только на асфальте!

Обратите внимание на углепластиковые элементы внедорожного обвеса



Брабус-B63 S



Стартек Рейндж-Ровер Эвок LPG

и тонированную оптику. А в салоне доминируют кожа, алькантара и натуральный металл – арабские миллиардеры не разочаруются. Кто задал вопрос о практичности? Отвечаю: служить «Брабус-B63 S» будет долго и исправно, благо фирма дает на него гарантию в 100 000 км. А что в нем возить, придумаете сами, если потратите на пикап полмиллиона евро.

Машинами попроще занимается отдельное подразделение «Брабуса», которое носит имя **«Стартек»**. Как вам «Рейндж-Ровер Эвок», за легким стайлингом которого скрывается силовой агрегат, приспособленный для сжиженного газа? Двухлитровый мотор по-прежнему выдает 240 л.с., но благодаря двойному питанию меньше загрязняет воздух и вполовину сокращает затраты на топливо. Вы не сторонник газовой альтернативы? Тогда присмотритесь к форсированному турбодизелю: плюс 25 сил и 40 Н·м. Такой 215-сильный «Эвок» разгонится до 100 км/ч за 8,3 с и достигнет 200 км/ч.

Не забывают о вседорожниках и в ателье **«ТекАрт»**. «Порше-Панамера Гранд GT» с 580-сильным мотором, аэрокитом и на 22-дюймовых колесах, конечно, выглядит стильно, но на улицах российских мегаполисов чаще замечаешь «кайены». На стенде немецкого тюнинг-ателье таковых красовалось аж два. Один – с широким боди-китом «Магнум Эдишн Голд», с углепластиковым капотом, черными вставками и золотыми логотипами. Второй – специальное издание для Китая, с рассеянной подсветкой в форме пятиконечных звезд.

Пример классического европейского тюнинга – среднеразмерный седан «Альпина D3» на базе БМВ 3-й серии. Дизельный силовой агрегат уже никого не должен удивлять: моторы на тяжелом топливе давно выигрывают мировые гонки. А конкретно этот двигатель знаком по альпиновским проектам XD3 и D5 – переработанным БМВ-X3 и 5-й серии. Рядная «шестерка» развивает 350 сил и 700 Н·м – неудивительно, что «Альпина D3 Битурбо» набирает первую сотню за 4,6 с и прекращает разгон лишь на 278 км/ч. Примечательно, что предполагают строить как заднеприводные модификации, так и версии с полным приводом, а помимо трехобъемного кузова предложат универсал.



Порше-Кайен Магнум Эдишн Голд

Порше-Кайен Эдишн Чайна

Чанган-CS75

5 НЕ ЖДАЛИ

Эмоции персонажей известной картины Репина увидел ***Игорь Моржаретто*** на лицах многих посетителей франкфуртского салона, когда те замирали около стендов с любопытными экспонатами.

Каждый год на европейских салонах появляется одна или несколько китайских компаний со своими моделями или концептами. И сразу пропадают. Чтобы в следующий раз пришли очередные марки из Поднебесной. В этом году выставилась малоизвестная в Европе компания **«Чанган»**, которая традицию нарушила: она во Франкфурте уже второй раз! На родине же это третий по величине автопроизводитель, у которого совместные предприятия с «Фордом» и «Сузуки». Гвоздем китайской экспозиции стал кроссовер **CS75**. Говорят, в России его представят уже в будущем году. Над машиной вместе с китайскими специалистами работали инженеры и дизайнеры из Италии и Великобритании. Кроссовер длиной 4,6 м оснастят бензиновым мотором объемом 1,8 или 2,0 л, 6-ступенчатой механикой или автоматом. В крэш-тесте по китайской методике C-NCAP автомобиль получил четыре звезды.

«Форд» поставил более высокую цель: занять нишу в категории «премиум». Для этого создан (точнее, возвращен из небытия) бренд «Виньяле», которым увенчают роскошные версии уже известных моделей. Отличия – в уровне оснащения и отделочных материалах, а также в шильдике на корме. Концепт на базе «Мондео» блистал хромом на решетке радиатора, дверных ручках и корпусах зеркал; эффектен передний бампер со светодиодными противотуманками и 20-дюймовыми колесами. В салоне дорогая аудиосистема, отделанные кожей сиденья, передняя панель и руль. В серию **«Виньяле»** пойдет с 2015 года и будет продаваться отдельно от остальных моделей. Владельцы таких авто (по прикидкам «Форда», около 10% покупателей марки) получат пожизненное право на бесплатную мойку машины и чистку салона. Следующим представителем люкс-бренда станет минивэн S-MAX.

«Ауди» подготовила приятный сюрприз: по соседству



Дукати-1199 Панигале

Форд Виньяле

Ауди-Нанук Кваттро

с анонсированным накануне купе **«Спорт Кваттро»** оказался еще и концепт-кар **«Нанук Кваттро»**. Плод совместных усилий «Ауди» и ателье «Италдизайн Джуджаро», некий симбиоз спорткара с полноприводным вседорожником, сделанный с оглядкой на легендарный «Кваттро» 1980-х. Двухместное купе вооружено 5-литровым 544-сильным дизелем V10 TDI с двойным турбонаддувом, который установлен продольно перед задней осью. Семиступенчатая коробка передает крутящий момент ко всем колесам посредством постоянного полного привода. Адаптивная пневматическая подвеска позволяет водителю вручную управлять клиренсом, выбрав одно из трех положений (обычное, плюс 40 мм, минус 30 мм). Кузов выполнен из алюминия по известной технологии Audi Space Frame. Перспективы серийного производства неизвестны, но уверен: желающие приобрести очередной суперкар от «Ауди» найдутся.

Рядом на стенде «Ауди» неожиданно красовался мотоцикл **«Дукати-1199 Панигале»** – с 1,2-литровым двигателем мощностью 195 л.с. Производитель не указывает максимальную скорость, но на треке он разгоняется до 310 км/ч, и это не предел… За два дня до автосалона этот красавец одержал двойную победу в национальном чемпионате Германии по супербайку. Самый дорогой мотоцикл в модельном ряду итальянской компании (в Москве, к примеру, за новинку просят 1 850 000 рублей) официально представили прошлом году. Но почему он на этом стенде? Ответ простой: с прошлого года «Дукати» принадлежит «Ауди».


Ягуар C-X17

Премьера в классе «спорт ютилити»: концепт первого серийного кроссовера от **«Ягуара»** с невыразительным обозначением **C-X17**. Давно пора: у «Ламборгини» вседорожник скоро пойдет в серию, у «Бентли» тоже, а ягуаровцы задержались. И теперь догоняют и даже опережают: серийный автомобиль появится в 2015 году. К чести конструкторов «Ягуара», они не пошли самым простым путем, не взяли готовую платформу родственной компании «Ленд-Ровер», а создали абсолютно новую тележку (по крайней мере, так утверждают служащие фирмы). Автомобиль на 350 мм длиннее и на 15 мм выше «Рейндж-Ровера Эвок». Во внешности есть общие черты с нынешними моделями «Ягуара», а что внутри, неизвестно. Говорят, двигатели эта новинка получит все-таки от «Эвока». Обещают, что управлять кроссовером «Ягуар» будет так же легко и приятно, как седаном. Интересно, когда мы увидим вседорожник «Роллс-Ройс»? Делаем ставки.

БМВ-X5 еДрайв

БМВ-X5 M50d

Ехать подано!

Михаила Гзовского потрясла презентация нового «Мерседес-Бенца» S-класса. Господин Цетше, любитель эффектных появлений на публике, остался верен себе, выехав к зрителям на заднем сиденье седана, за рулем которого не было водителя!

Да-да, пускай на экспериментальном уровне, но мы вступили в эру автоматического движения. **«Мерседес-Бенц»** планирует продавать «самоходные» машины с 2020 года. Но уже сейчас элементы частичного или полностью автоматического движения вживлены в серийные экземпляры. Например, в новый компактный кроссовер **GLA**, ставший младшей, пятой моделью во вседорожной линейке «Мерседеса».

GLA следит за состоянием водителя, фиксирует опасный уровень усталости и требует остановки. В списке опций активный круиз-контроль, притормаживающий машину в случае уменьшения дистанции и риска столкновения; работает эта система на скоростях до 200 км/ч. Вдобавок электроусилитель руля кроссовера трудится в связке с системой стабилизации, поэтому машина умеет самостоятельно бороться с заносами и порывами ветра.

БМВ тоже учит автомобили ездить без водителя (ЗР, 2013, № 8), однако в переходный период стремится максимально обезопасить жизнь за рулем. И речь не о продемонстрированном концепт-каре **«X5 Секьюрити Плюс»**, способном противостоять огню из автомата Калашникова. Обычный, гражданский **X5 третьего поколения** оборудован прибором ночного видения с функцией распознавания пешеходов и животных, системой экстренного торможения при риске наезда на человека, активным круиз-контролем, умеющим полностью останавливать кроссовер и затем разгонять его, ассистентом движения в пробках (Traffic Jam Assistant) с активным контролем угла поворота руля и скорости без участия водителя. Будущее наступило!

Со стенда «Бош» я прогулялся до открытой площадки между павильонами. Здесь всех желающих катали на **прототипе «Фольксваген-Гольф»**, оборудованном стереокамерой и процессором, обученным распознавать препятствия. Прелесть системы в ее доступности, ведь стереокамера на порядок дешевле радаров. С пассажирского сиденья убедился: «Гольф» тормозит перед идущим впереди авто или выскакивающим из-за угла ребенком. Правда, на двадцатой попытке



Фольксваген е-Гольф

Мерседес-Бенц GLA

машина почему-то не замедлилась и сбила картонного малыша. «Это же прототип», – невозмутимо прокомментировали сей казус немцы. Посмотрим, как всё это заработает у серийных образцов в 2014–2016-м.

Сам «Фольксваген» представил устройство, которое «подзывает» автомобиль с помощью смартфона. «Карету мне, карету!» А экспериментальная модель **«еТ»** для почтовых служб с функциями «следуй за мной» и «подойди ко мне» самостоятельно едет за почтальоном, пока тот разносит посылки.

Уполномоченный концерна «Фольксваген» по вопросам техники и технологий Карстен Кребс отмечает: «Мы уже сейчас технически готовы создать автономный автомобиль. Однако тренд этой выставки и ближайших лет – в первую очередь электричество». За подтверждением я направился на стенд «Фольксвагена» и обнаружил пару электромобилей – **«е-Ап»** и **«е-Гольф»**. «Гольф» со 115-сильным электромотором и батареей емкостью 24,2 кВт·ч уезжает от розетки на 190 км. Интересно, готов ли будет серийный экземпляр 2015 года отправиться на зарядку по команде с «Айфона 7»?

А что же «японцы», когда они поедут без водителя? Отвечает Кацухико Хиросе, руководитель проекта «Топливные элементы» в департаменте инжиниринга **«Тойоты»**: «Для нас автономное движение и движение без водителя – вовсе не синонимы. Мы не стремимся пересадить шофера на заднее сиденье, но делаем все, чтобы человеку за рулем было максимально безопасно и легко. Эти технологии базируются на платформе «Лексус», как наиболее продвинутой по части управления по проводам – ключевого для автономии».

В ближайшие десять лет «Тойота» не планирует коммерческий запуск автономного автомобиля. Зато, как и обещала, практически перевела все свои модели на гибридный привод. С такой силовой установкой однажды дебютирует и преемник концептуального **«Лексуса LF-NX»**, не застыть перед матовыми графитовыми гранями которого было решительно невозможно. Модель стоит на ступеньку ниже серии RX и должна конкурировать в сегменте премиальных компактных кроссоверов. Ее выход наверняка принесет интересные технические решения, призванные сделать жизнь за рулем слаще. Например, электростатические сенсорные клавиши на передней панели и новый тачпад Remote Touch Interface.

На прощание Кацухико Хиросе удивил откровением: «Я считаю идеальными взаимоотношения человека и лошади. Она появляется в вашей конюшне, растет у вас на глазах, постепенно признает вас, радуется общению и понимает ваши желания. Я хотел бы, чтобы в будущем машины стали для нас такими же обучаемыми друзьями». Романтично для технаря, не правда ли? ЗР

Лексус LF-NX



«Рынок систем помощи водителю в ближайшие несколько лет вырастет на 20%», – уверен Вольф-Хеннинг Шайдер, член совета директоров компании «Роберт Бош».

ЗАВАЛИТЬ БЫКА



Новая модель Таганрогского автозавода | **Производство** Россия | **В продаже** с начала 2014 г. | **От** 420 000 руб. | **Автор** Игорь Моржаретто | **Фото** Александр Батыру

СЕКРЕТНЫЙ ЗАВОД

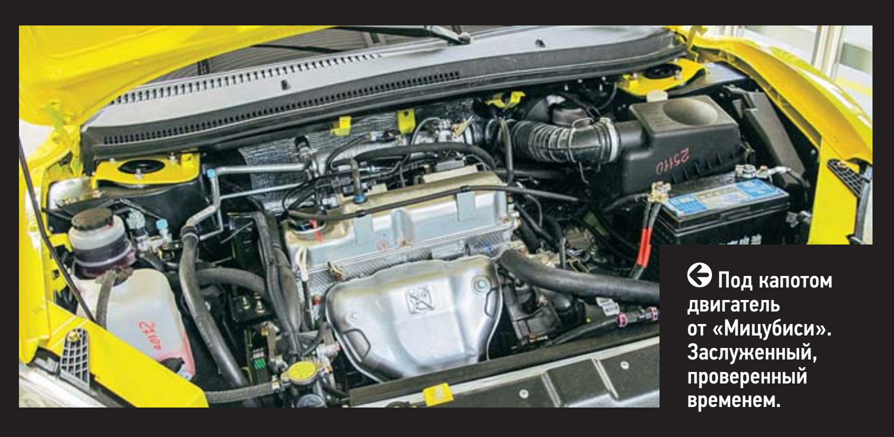
Она едет! Это стало откровением – и для меня, и для местных жителей, которые, казалось, все разом вывалили на улицу. А я гордо ехал по окраине маленького южнорусского города Азова в ярко-желтом спортивном автомобиле неизвестной никому модели и чувствовал себя... даже не знаю кем. Элвисом Пресли, Михаэлем Шумахером? Или – как минимум! – самым крутым местным бизнесменом, который заработал кучу бабок и приехал сюда, в провинцию, на невиданном автомобиле, чтобы удивить родной город.

Я ехал не спеша, и местные провожали меня взглядами и шушукались: «А кто это? А что за машина? «Ламборгини», видать, или «Лотос»?». Эмблема вроде похожа на ту, что у «ламбо», да и цвет... И только редкие посвященные знали, что это чудо местное – его собрали здесь же, на закрытой территории бывшего комбината детского питания. И вообще это новый отечественный автомобиль марки «ТагАЗ».

Только зачем это объяснять? Куда приятнее неторопливо ехать по неширокой улочке, ловить восхищенные взгляды... И при этом стараться не поймать дорожную яму – тут их предостаточно. Но всё прошло успешно, я торжественно вернулся на заводскую территорию, в цех, где меня ждали еще два автомобиля-близнеца – красный и белый. Первые три «аквилы» из установочной партии. Здесь, в современном цехе с новым подвесным конвейером, дождевальной камерой, лабораториями контроля качества, их и собрали. Обещают, что через месяц будет около 200 машин и они начнут поступать к дилерам. А в будущем году могут выпустить аж 30 тысяч! Фантастика? Похоже на то... Но для

Aquila – «созвездие Орла» по-латыни. А что, замах-то хорош!





Под капотом двигатель от «Мицубиси». Заслуженный, проверенный временем.

начала попробую разобраться, что это за автомобиль, про который даже местные жители мало что знают, и как он чудесным образом родился в Азове.

СУДЬБА РЕЗИДЕНТА

Кстати, откуда вообще взялся этот «секретный» завод в Азове? О, это целая история и даже шпионский скандал. В 2008 году ТагАЗ презентовал совершенно новую и, как декларирЦсозданную исключительно своими силами модель «Вега». Ее действительно разработало одно из подразделений Таганрогского завода, вот только располагалось оно в Корее. Следом разразился скандал: двух сотрудников компании «ТагАЗ-Корея» обвинили в промышленном шпионаже: мол, они украли чертежи «Шевроле-Лачетти» и использовали их при создании «Веги». На время следствия корейские власти рекомендовали своим компаниям заморозить любые отношения с российским предприятием. В результате ТагАЗ стал банкротом, а его новинка умерла, едва успев появиться на свет: ведь поставщики комплектующих в большинстве своем были корейские.

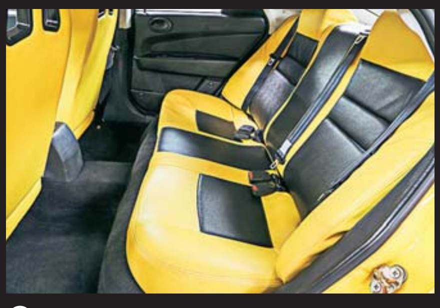
От той истории ТагАЗу остался так и не запущенный завод в Азове и его корейское подразделение, которое работает до сих пор – ведь факт пиратства суд все же не смог доказать. Но отделение надо было чем-то занять – в итоге родился



Салон простенький, недорогой, но собран вполне аккуратно. Приборную панель да и органы управления я где-то видел...



Ковши передних сидений обтянуты искусственной кожей. Но регулировок всего две, и особенно удобными их не назовешь.



Залезть на задний диван – проблема: дверной проем очень узкий. Зато для ног там довольно много места.



Видимость с заднего сиденья – как из танка. А кто сказал, что сзади пассажирам спортивного автомобиля должно быть удобно!

автомобиль, нареченный «Аквилой». Первые прототипы прибыли в Таганрог год назад. Первоначально кузов был трехдверным, но затем по требованию российской стороны его сделали пятидверным. Причем особо не заморачивались – просто врезали двери на место глухих боковин. Потому они и получились такими кургузыми.

ШОК – ЭТО ПО-НАШЕМУ

Первое ощущение при виде «Аквилы» – шок. Никто даже предположить не мог, что такое могут выпускать в России – уж больно необычный вид у автомобиля. Красив ли он? Не могу сказать. Но цепляет. Кузовные панели пригнаны неплохо, хотя машины еще не совсем серийные. Конечно, придраться все-таки можно – к качеству обработки отдельных кузовных деталей и еще ко многим мелочам. Дойдет до нормальной серии – надеюсь, все недостатки устранят.

В салоне сразу обращаешь внимание на спортивные сиденья с кожаными вставками в цвет кузова. Смотрятся здорово, но усаживаться неудобно: подушки слишком завалены назад. И устроиться непросто: всего две регулировки кресла (вперед-назад и по углу спинки). А у руля вообще одна – по углу наклона. Передняя панель вообще собрана, похоже, из того, что было: она напоминает разом и «Ауди», и – не к южной ночи будет сказано – «Шевроле». Так что внутри эмоциональный взрыв стихает: как-то всё просто, бюджетно и банально.

Обзорность у «Аквилы» тоже так себе. Широкие передние стойки создают большие мертвые зоны, в малюсенькое стекло сзади вообще мало что можно увидеть. Выручают только боковые зеркала.

Еще веселее пассажирам задних сидений. Чтобы попасть туда через узкие проемы дверей, нужна цирковая ловкость: пригнулся, изогнулся – и вперед! Не стукнуться при этом головой все равно не получается. Зато там неожиданно много места: можно сидеть, закинув ногу на ногу. Но голову при этом придется наклонять вперед или в сторону: давит низкий потолок. Да и смысла нет головой крутить – в узкие окна-бойницы почти ничего не видно.

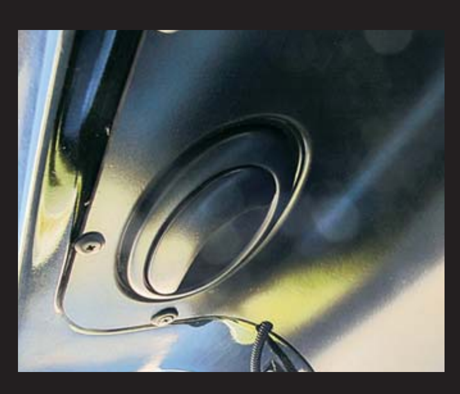
КАРКАС И ОБВЕС

Главное ноу-хау модели, как рассказал технический директор компании «ТагАЗ Интернешнл» Владимир


ЦЕПЛЯЕТ
КАК НИКОГДА
РАНЬШЕ
nokian TYRES
НА 50% БОЛЬШЕ ШИПОВ*
nokian
HAKKAPELIITTA® 8
* Рассчитано с учетом правила округления чисел. Точный процент увеличения количества шипов по сравнению с шиной Nokian Hakkapeliitta 7 в типоразмере 205/55R16 составляет 48,44%.
Реклама. Товар сертифицирован.

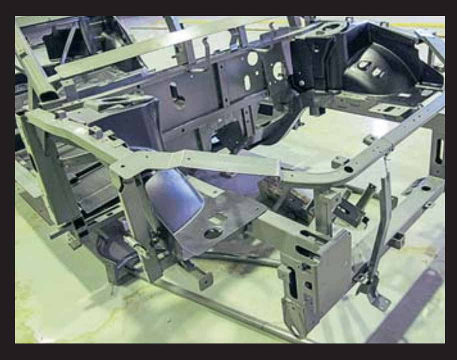
Багажник глубокий, но ужасно неудобный – опять проем очень узкий. Хотя спортивная сумка поместится. Кстати, может, ТагАЗу создать свою линейку сопутствующих товаров в стиле «Аквилы» – кроссовки, барсетки, тренировочные костюмы?





Под крышкой багажника – специальная ручка, чтобы можно было открыть его изнутри. Крепеж бьет в глаза.

Пространственная рама. Яркий пластиковый обвес закроет некрасивый скелет – так делают мелкосерийные спортивные автомобили во всем мире.



Гелеверов, – это конструкция кузова. Каркас автомобиля – пространственная рама модульного типа, на которую и устанавливаются агрегаты. Обвес выполнен из пластика, что позволяет ускорить монтаж, а при необходимости – демонтаж и замену отдельных элементов. То есть повредил крыло – нет проблем: отвинтили битое, поставили новое. А если повреждение небольшое, можно быстро зашпатлевать участок, покрасить и спать спокойно: ржаветь это место все одно не будет.

Собственно говоря, ничего нового в такой конструкции нет. Мелкосерийные производители давно используют подобную технологию, ведь выклеивать пластиковые панели при небольшом объеме производства по-любому выгоднее, чем штамповать их из металла. На ТагАЗе используют для наружной облицовки стеклопластик FRP, внутренняя облицовка и элементы салона выполнены из пластика ABS с декоративным покрытием. Причем внутренние покрытия могут быть самыми разными: потолочная панель имитирует мягкую ворсистую ткань, а передняя панель – кожу. Детали соединяют со стальным каркасом посредством защелок или болтов; между собой пластиковые панели склеиваются. На новой машине всё подогнано хорошо, не скрипит, – но что будет после эксплуатации на наших дорогах?

Кстати, по такому же принципу обещали собирать «ё-Мобиль», но то пока отдаленный проект, а «Аквила» – вполне себе реальность.

ДЛЯ РЕАЛЬНЫХ ПАЦАНОВ

Двери захлопываются без жестяного звука – пластмасса, однако... Ключ (почему-то с логотипом *BYD*) в замок – и мотор тут же оживает. Владимир Гелеверов говорит, что о дополнительной шумоизоляции они позаботились специально. Трогаюсь.

Конечно, никакой это не спорткар. Мощности 105-сильного мотора

Обзорность у «Аквилы» так себе. Сзади вообще сидишь, как в танке.





LUXGEN7 SUV

Новый. Инновационный. Городской.

LUXGEN7 SUV – больше, чем Вы ожидаете! Просторный кожаный салон, фирменная бортовая система THINK+, высокий уровень безопасности и комфорта превращают каждую поездку на LUXGEN7 SUV в удовольствие. Убедитесь сами: респектабельная внешность нового автомобиля LUXGEN7 SUV не оставляет равнодушным!

ПРОСТОРНЫЙ КОЖАНЫЙ САЛОН**



ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ**







Телефон горячей линии: 8-800-200-28-68
Facebook.com/LuxgenRussia
www.luxgen-motor.ru

* Движение в будущее. ** Доступно не во всех комплектациях. На правах рекламы.



TagAZ Aquila

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4683×1824×1388
Колесная база, мм	2750
Колея спереди/сзади, мм	1560/1551
Объем багажника, л	350
Снаряженная/полная масса, кг	1410/1800
Максимальная скорость, км/ч	185
Топливо/запас топлива, л	А92/65

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л; 79 кВт/105 л.с. при 6000 об/мин; 138 Н·м при 3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые; шины – 225/70R16, 225/45R18.

явно не хватает для впечатляющего разгона. Зато на прямой «Аквила» неплохо держит крейсерскую скорость, а рулится и вовсе хорошо. Подвеска нормально отрабатывает не очень гладкие азовские дороги, а на трассе, наверно, будет вести себя еще лучше. На заводе данные о разгоне не сообщают, но, думаю, автомобиль доедет до сотни в лучше случае секунд за двенадцать. Агрегаты, узлы, детали подвески, пояснил Гелеверов, – от известных мировых производителей, но собраны они все в Китае. Так дешевле. Например, единственный пока двигатель – древний 1,6-литровый «Мицубиси» серии 4G18S, коробка передач – «Айсин-F5M41», система зажигания и управления двигателем – «Делфай», АБС – «Бош». Кое-что идет из Кореи, например амортизаторы. Пластик наш, как и сиденья. Но делали их из импортных материалов по зарубежным же лекалам.

Первая, предсерийная партия из 46 автомобилей собрана в начале этого года; они используются в основном для испытаний, отработки технологий и конструкции. Вторая партия, включая вот этот желтый экземпляр, – установочная; утвержден план на октябрь: собрать до 200 штук (материал готовился в конце сентября. – *Прим. ред.*). Самое интересное, что банки-кредиторы завода проект благословили. Автомобили протестировали дилеры ТагАЗа из южных регионов страны и приняли решение: будем продавать. Видимо, возьмутся за дело с начала будущего года; уже известна даже розничная цена единственной комплектации – 425 000 рублей. В базе – одна подушка безопасности, АБС, кондиционер, полный электропакет. Машина успешно прошла крэш-тест на Дмитровском полигоне и получила сертификат одобрения типа транспортного средства. То есть «Аквила» уже не проект, а вполне состоявшийся серийный автомобиль.

Только кто купит эту странную вариацию на тему «Ламборгини»? Кто рискнет завалить быка за рога? На ТагАЗе в качестве покупателей видят молодых людей (в основном из провинции), которые выросли из «Приоры» и хотели бы недорого купить яркую, неординарную машину. Пусть не настоящую спортивную, но хотя бы с виду спорткар. Так получите! Причем в перспективе этой целевой группе обещают более мощный мотор, автомат и даже специальные наборы для тюнинга. И кто после этого скажет, что «Аквила» не реальный автомобиль? ЗР

Яркая внешность, необычная конструкция, доступная цена.

Безумству храбрых…

ПРОСТОР ДЛЯ ВООБРАЖЕНИЯ

Испытываем хэтчбек «Шкода-Рапид» | **Производство** Чехия | **В продаже** с середины 2014 г. | **Автор** Юрий Тимкин

Ай да чехи, ай да молодцы! В искусстве наводить тень на плетень равных им найдется мало. В прошлом году на тесте лифтбека «Рапид» в «Шкоде» обмолвились, что расширят гамму модификацией под условным названием «Спейсбек». Как любой нормальный человек, я подумал, что речь идет об универсале – «просторное» имя навело на такую мысль. Ошибся! Оказалось, что производитель решил этим словом обозначить хэтчбек. То бишь, по «Шкоде», крупный и просторный лифтбек – это просто «Рапид», а его купированная версия – «Рапид-вместительное нутро». Ну и дела!

Впрочем, дебютант и в самом деле просторен. Запас пространства на задних сиденьях объем багажника (415 л) явно лучше, чем у большинства конкурентов. А сложив задний диван, вместимость багажного отсека несложно довести до 1380 л, – не каждый универсал гольф-класса предложит такую «пещеру». Отсек, кстати, не только вместительный, но и прекрасно проработан функционально. Тут тебе и сеточки для фиксации, и крючки, и удобные ниши по краям, и двухуровневый пол. Ну и конечно, фирменное ноу-хау – гибкая пластина, которой можно отгородить часть багажника, создав там «автономию». В общем, в практичности с этой «Шкодой» мало какой хэтчбек-одноклассник поспорит. В просторе на заднем диване – тоже: двое взрослых усаживаются без намека на тесноту. Правда, третьему неудобно – мешает изрядно выступающий напольный тун-нель.

МИЛЫЕ ПУСТЯКИ

А что спереди? Несмотря на то что модель позиционируют как доступную, уровень внутренней отделки очень хорош. Приличные материалы, качественная сборка, да и эргономика достойная. По традиции сильный козырь «Шкоды» – внимание к мелочам. Тут скребок для льда, упрятанный под крышку бака, держатель для смартфона (специальная прорезь в стакане-переноске), ниша для аварийного жилета под креслом, крепление для карточек на ветровом стекле. Всё это знакомо по лифтбеку. Но у хэтча появились переносные урны, которые вставляются в дверные кармашки. Вытряхнул, и порядок! Вроде пустяки, но как облегчают жизнь!

Однако без минусов не обошлось. На общем фоне бросаются в глаза не прикрытые декоративным кожухом салазки сидений. Показалось, что их спинки коротковаты, а наружные зеркала малы.

Надеюсь, производитель прислушается, как уже бывало. Когда прошлым летом я тестировал лифтбек, ко мне обращались шкодовские специалисты: что не понравилось? Указал на жесткую подвеску – для России не лучший вариант. Прошло чуть больше года – и что вы думаете? Хэтчбек едет

ЗР! + 1 видео

Инструкция на странице 14

С доработанной подвеской плавность хода стала заметно выше.

Изюминка тахометра – оцифровка в стиле хронометра.

Новой версии – новый руль. Симпатичный, а главное – очень удобный в хвате.

Заводскую навигацию предлагают далеко не все конкуренты «Рапида».

> **В Европе «Спейсбеку» суждено стать самым популярным «Рапидом», но в России он вряд ли опередит лифтбек местной сборки, который будет дешевле.**

Skoda Rapid Spaceback

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4304×1706×1459
Колесная база, мм	2602
Колея спереди/сзади, мм	1463/1500
Объем багажника, л	415/1380
Снаряженная масса, кг	1225
Разгон 0–100 км/ч, с	9,4
Максимальная скорость, км/ч	203
Топливо/запас топлива, л	A95/55
Средний расход топлива, л/100 км	5,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,4 л; 90 кВт/122 л.с. при 5000 об/мин; 200 Н·м при 1500–4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; Р7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/40R17.

ЦЕНА: не определена.



Фотография не передает приличного объема багажника, – он гораздо просторнее, чем на картинке.



Пол можно устанавливать на двух уровнях. На нижнем удобно хранить грязные и мокрые вещи.



Панорамная крыша будет только у «Спейсбека», который позиционируют как более стильный автомобиль, нежели адресованный практичным покупателям лифтбек.

по-другому! Благодаря измененным настройкам шасси «Рапид» стал заметно мягче, удары на неровностях почти не досаждают. Причем энергоемкость не пострадала, равно как и управляемость, – машина все так же стабильна на прямой и цепко держит дорогу в скоростных поворотах. Запас устойчивости приличный, а когда он выбран, «Шкода» соскальзывает с траектории плавно и прогнозируемо.

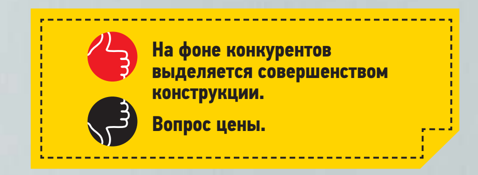
ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ

Как и в прошлом году, начинаю путь на 1,2-литровой 86-сильной модификации. Тогда она показалась мне вялой, однако теперь претензий к темпераменту поубавилось. Видимо, сказывается меньшая масса хэтчбека, к тому же на борту не два пассажира, а один.

Все эти килограммы считать необязательно, стоит вам выбрать флагманскую версию с 1,4-литровым 122-сильным двигателем. Едет очень бойко! Особенно если перевести роботизированную коробку DSG (с этим мотором она идет в стандарте) в спорт-режим. Но в России основным станет иной мотор – 1,6-литровый атмосферник, производство которого наладят в Калуге в следующем году. Его точные характеристики пока не раскрывают, удалось лишь выяснить, что мощность составит 110 л.с.

Я все пытаюсь вспомнить – кто еще в этом классе предлагает столь совершенную технику? Пожалуй, никто. Коробка передач с двумя сцеплениями, турбодвигатели – это привилегия «Рапида». То же касается опций. В прайс-листах популярных конкурентов вы не найдете ни панорамной крыши, ни поворотных противотуманок, ни ксенона. Так что главное – не прогадать с ценой на «Рапид». Если ее удержат на уровне стоимости соплатформенного седана «Фольксваген-Поло», в светлом будущем чешской модели можно не сомневаться.

Интересно, что лифтбеком и хэтчбеком выбор кузовов для «Рапида» не ограничится. Но банального седана не будет точно, как и универсала (на первых порах). В Сеть просочилась информация, что в будущем году чехи планируют запустить трехдверку с покатой крышей – купе! Заинтриговала «Шкода», нечего сказать... ЗР



На фоне конкурентов выделяется совершенством конструкции.

Вопрос цены.

NU И NU

Корейский кроссовер после обновления | **Производство** Чехия | **В России** с конца 2013 г. | **От** 899 000 руб. | **Автор** Владимир Соловьев

Самое приятное, что цена обновленного кроссовера не изменилась. Как и раньше, за бензиновую полноприводную машину надо отдать 1 059 000 рублей, переднеприводная обойдется чуть дешевле – в 899 тысяч. Внешних изменений негусто: светодиодные ходовые огни и задние фонари, биксеноновые фары, новый бампер да акулий плавник антенны, выросший на месте привычного штыря. Как говорится, раз-два и обчелся. Зато кое-что посерьезней корейские конструкторы приготовили в салоне, прогресс коснулся также силовых агрегатов, трансмиссии, подвески.

Большой 7-дюймовый мультимедийный экран по центру передней панели после модернизации обзавелся расширенным функционалом. Например, при движении задним ходом на него передается картинка с камеры заднего вида. Напомню, в дорестайлинговом ix35 изображение с камеры шло на малюсенький экран в зеркале заднего вида. На большом мониторе легче оценить обстановку в деталях, а прорисованные компьютером траектории движения избавят от возможных ошибок.

На левую спицу руля вывели кнопку режимов электроусилителя: «комфорт», «нормальный», «спорт». Они не меняют передаточного числа, а только делают руль более или менее податливым. Но для России куда более ценно другое – подогрев обода руля.

Боковины дверей получили отделку мягким пластиком, весьма приятным на ощупь. А больше всего мне понравилась система голосового управления. С ее помощью можно выбрать абонента для звонка из контактов подключенного к автомобилю телефона, назначить радиостанцию для прослушивания, перейти к навигации.

Что касается техники, то обновленный «тридцать пятый» обзавелся 2-литровым мотором в 150 сил из совершенно нового семейства Nu и получил более доступный и экономичный 136-сильный турбодизель вдобавок к прежнему 184-сильному.

Попробовав новинку в деле, я окончательно убедился в преимуществах дизеля. Едва заметное отставание при

Данные производителя

Модель	Hyundai ix35	
	2.0 MPI	R2.0 CRDi
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4410/1820/1660/2640	
Объем багажника, л	591/1436	
Снаряженная масса, кг	1525/1544*	1676
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,3/11,7*	12,1
Максимальная скорость, км/ч	184/177*	182
Топливо/запас топлива, л	А95/58	ДТ/58
Расход топлива: смешан. цикл, л/100 км	8,6/8,8*	6,8
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см³	1999	1995
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	110/149,6 6200	100/136 3000–4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	191 4600	373 2000–2500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	М6/А6	А6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	225/60R17	

*С автоматической коробкой передач.



В фарах появилась полоска дневных ходовых огней.

Задние фонари в топ-версии перешли на светодиоды.





В интерьере изменились отделочные материалы и добавились новые опции.



Объем багажника почти 600 л – как говорится, семейный размер.

разгоне компенсируется эластичностью и уверенным набором скорости в крейсерских режимах. Сильные стороны дизеля особенно хорошо ощущаешь на подъемах. При движении в гору автомат на бензиновой машине для поддержания скорости перебрасывает передачу до третьей и даже до второй, в салон начинают проникать доселе незаметные звуки двигателя, раскрученного до высоких оборотов. Дизель же малочувствителен к увеличению нагрузки. При том же ритме движения с ним проходишь подъем на высшей, шестой передаче, и лишь в самых трудных случаях мотор обращался к пятой или четвертой.

Доработали и подвеску. Изменились крепления рычагов, поворотные кулаки. Передний подрамник получил резиновые втулки в местах крепления. Изменения привели к уменьшению плеча обкатки передних колес, благодаря чему рулить стало легче и снизилась чувствительность автомобиля к неровностям. Поэтому на длинных грейдерных участках пути управление «Хёндэ-ix35» не вызывало никаких затруднений.

Так что теперь на вопрос: «Как рулится обновленный «Хёндэ-ix35»?» – я с полным на то основанием отвечаю: «По плечу!». ЗР



Новые электронные системы, подогрев руля, экономичный и доступный дизель – все это при том, что модель не подорожала.

Бензиновый мотор не любит высоких нагрузок. Регулировка усилителя руля для кроссовера – блажь.



ЭФФЕКТ-НЕВИДИМКА

Новое поколение «Порше-911 Турбо» | **Производство** Германия | **В продаже** с сентября 2013 г. | **От** 8 307 000 руб. | **Автор** Александр Крючков

40 ЛЕТ В ПУТИ

Нового поколения «Порше-911 Турбо» фанаты немецкой марки ждали с понятным (хотя и не всем) нетерпением. Я одним из первых получил эту культовую машину в руки. Пусть и на короткое время, но достаточное для того, чтобы прочувствовать всю ее мощь в союзе с электроникой. Аккурат в сорокалетний юбилей наддувных автомобилей из Штутгарта меня и новейшие «Турбо» и «Турбо S» соединили на гоночной трассе «Бильстер-Берг» (Bilster Berg) в центре Германии. С виду это довольно провинциальный автодром, но на нем есть все, что нужно для полного отвала башки. Или сноса башни, кому как нравится.

Ничего иного я, естественно, от «Турбо» не ожидал, ведь атмосферный 991-й, на базе которого построена новинка, продемонстрировал, что даже после десятилетий эволюции традиционная модель способна на прорыв. Значительно быстрее, лучше управляется и оснащена? Ну, посмотрим, чем инженеры «Порше» удивят на этот раз.

НЕЗАМЕТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Внешний вид новинки вряд ли впечатлит тех, кто знаком с модельным рядом «Порше». Отличия от обычного 911-го того же поколения вполне традиционны: другой передний бампер, более широкая задняя часть кузова с воздухозаборниками по бокам и новые колесные диски, фиксируемые центральной гайкой. Плюс заднее антикрыло! Привычный глазу силуэт сразу обретает суровые гоночные черты, какими, в общем-то, могут похвастаться все генерации «Турбо». Внутри изменений минимум. Отмечу,

ЗР! + 1 видео

Инструкция на странице 14

пожалуй, подрулевые лепестки коробки передач PDK. Вместо вызывавшего споры алгоритма переключения «от себя – вверх, на себя – вниз» здесь теперь обычный: «правый – вверх, левый – вниз».

Все самое интересное, разумеется, в глаза не бросается. Многое вообще невозможно учуять. По сравнению со старым «Турбо» у нового на 100 мм длиннее колесная база и шире обе колеи, а за счет использования алюминия и пластика кузов легче на 13%. Но главное ноу-хау – управляемые задние колеса! На небольших скоростях они доворачивают машину, а на высоких, наоборот, делают ее более стабильной. По крайней мере, так написано в пресс-релизе. При неспешной езде, откровенно говоря, я ничего этого не ощутил.

Другие нововведения – активные аэродинамические элементы, полностью светодиодные фары и виртуальные передачи роботизированной коробки PDK. Но, выехав на дорогу, вряд ли о них вспомнишь. Удобные сиденья, отлично настроенный электроусилитель руля, быстрый отклик на действия водителя – по ездовым ощущениям «Турбо» напоминает атмосферный 991-й. Мощности здесь больше, но, даже если ехать динамично, значительная часть имеющихся 500 с лишним лошадиных сил обычно остается в резерве. Может, на гоночной трассе истина раскроется в полной мере?

Не исключено, но для меня – в другой раз. На «Бильстер-Берге» никто особо не верил в гоночные таланты журналистов. Снос башни не состоялся – поездить удалось лишь паровозиком за инструктором. В этом темпе, быстром, но все-таки не гоночном, все современные навороты работают незримо. Наслаждаюсь классической управляемостью 911-го: загрузишь передние колеса тормозами – нырнет в поворот,

Центр этой экспозиции круглых циферблатов по праву отдан тахометру.

На спицах руля – индикаторы включения режимов *Sport* и *Sport Plus*, а также активации системы контроля старта.

Салон точь-в-точь как у обычного 911-го. Сдержанно, но качественно.

разгрузишь подачей газа – плавно заскользит наружу. Нюансы, пожалуй, интересны лишь тем, кто любит за ужином обсуждать настройки подвески. Оставим эту тему для будущих тестов.

БИТВА ЗА СЕКУНДЫ

Ни на немецких сельских дорогах, ни на гоночной трассе почувствовать яркий эффект от технологических усовершенствований не удалось. Драйв, безусловно, присутствует, «Турбо» совершенен, – но в чем отличие турбодрайва от драйва атмосферного, помимо цены? Вот загадка. Из всех нововведений ясно уловил только действие доворачивающих задних колес в медленной шпильке. И то, возможно, лишь потому, что меня об этом предупредили. Машина порадует (если, конечно, вы ее купите) идеальной эргономикой, прекрасным алгоритмом работы коробки, вовремя подтыкающей пониженную передачу, и выносливыми тормозами. Но ведь все это есть и в обычной «Каррере». «Турбо», бесспорно, ощутимо быстрее, но принципиально управляется так же, как любой другой 911-й, по крайней мере на асфальте. Вот бы его на утрамбованный снег!



«911 Турбо» похож по управляемости на обычную «Карреру» последнего поколения, а новые доработки отражаются в основном на времени круга.

СТАРЫЙ ЗНАКОМЫЙ

Наддувный двигатель объемом 3,8 л с изменяемой производительностью турбины, взятый у предыдущего (997) поколения модели, за счет настройки фаз газораспределения и углов опережения зажигания прибавил 20 сил на «911 Турбо» (до 520 л.с.) и 30 л.с. на «911 Турбо S» (до 560 л.с.), а также 10 Н·м крутящего момента (660 и 710 Н·м соответственно). Момент передается на колеса через 7-ступенчатую коробку передач с двойным сцеплением PDK (альтернативы в виде механики нет) и систему полного привода PTM (Porsche Traction Management), включающую в себя многодисковую муфту с электрогидравлическим управлением. Задним колесам помогает PTVP (Porsche Torque Vectoring Plus), притормаживающая в повороте внутреннее колесо и при необходимости блокирующая межколесный дифференциал. На обычной дороге экономить топливо призваны система «старт-стоп» и виртуальные промежуточные передачи коробки: при езде с постоянной скоростью сцепление частично проскальзывает, так что мотор работает на более низких оборотах.

Данные производителя

Модель	Porsche 911	
	Turbo	Turbo S
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4506/1880/1296/2450	
колея спереди/сзади	1541/1590	1539/1590
Объем багажника: спереди/сзади, л	115/260	
Снаряженная/полная масса, кг	1595/1990	1605/1990
Время разгона 0–100 км/ч, с	3,2	3,1
Максимал. скорость, км/ч	315	318
Топливо/запас топлива, л	А98/68	
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	13,2/7,7/9,7	13,2/7,7/9,7
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	
Расположение	сзади продольно	
Конфигурация/число клапанов	Оп6/24	
Рабочий объем, см³	3800	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	383/520 6000–6500	412/560 6500–6750
Крутящий момент, Н·м при об/мин	660 1950–5000	700 2100–4250
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А7	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: спереди и сзади	дисковые вентилируемые	
Размер шин: спереди, сзади	245/35ZR20, 305/30ZR20	



Внешний вид новинки вполне традиционный. Всё самое интересное скрыто от глаз.

Набор из четырех левых кнопок превращает автомобиль из повседневного в бескомпромиссно спортивный.

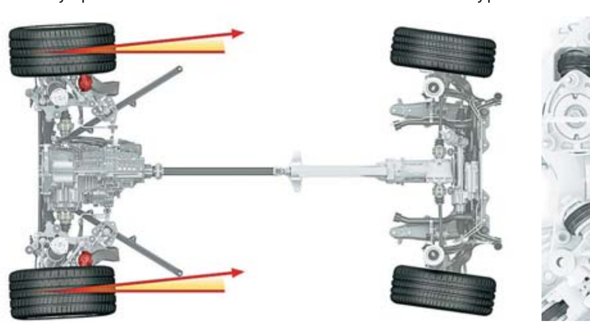
Робот PDK переключается настолько быстро и вовремя, что переводить его в ручной режим не нужно даже на трассе.

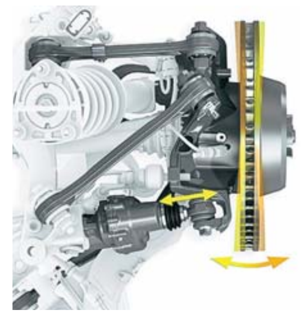


ЗАДНИМ ЧИСЛОМ

Там, где у «Карреры» рычаги, здесь электромоторы. На скоростях ниже 50 км/ч они по команде электроники поворачивают задние колеса в сторону, противоположную передним, на угол до 2,8º, и это делает автомобиль более маневренным. А если разогнаться выше 80 км/ч, то передние и задние колеса будут поворачиваться в одну сторону (на угол до 1,5º), повышая устойчивость машины на высоких скоростях. С точки зрения управляемости это аналогично увеличению или уменьшению колесной базы.

Увязать комфорт и управляемость призвана система гашения кренов PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control): установленные на стабилизаторах гидроцилиндры препятствуют наклону кузова в поворотах, но размыкают стабилизаторы на прямой. Система PDCC входит в базовую комплектацию «Турбо S» и может быть установлена на «Турбо» как опция.



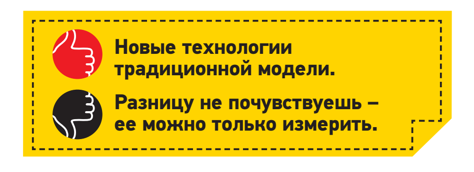




ВИХРИ ПОД КОНТРОЛЕМ

Трехсекционный передний спойлер может выдвигаться и убираться – в зависимости от скорости и режима движения (обычный, Sport или Sport Plus). При медленной езде он спрятан целиком, так что за его сохранность на съездах с пандусов можно не опасаться. В динамичном режиме опускаются только боковые секции или весь спойлер целиком, перенаправляя воздушный поток и уменьшая подъемную силу. Заднее антикрыло тоже может менять высоту и угол, отдавая приоритет прижимной силе или низкому сопротивлению воздуха. На скорости 120 км/ч или при включении Sport Plus оно поднимается до 25 мм, а если выбрать аэродинамический режим Performance – то до 75 мм и наклонится вперед на 7º.

Зато, как уверяет «Порше», «Турбо» пройдет «Нюрбургринг» на несколько секунд быстрее… в сравнении с кем? С самим собой без всех этих наворотов. Видимо, как современные научные достижения не удастся увидеть, а можно лишь зарегистрировать приборами, так и технологическое совершенство 911-го по достоинству оценишь лишь с секундомером в руках. ЗР



ПАРАДОКС

Свежие интерьер и экстерьер, новые моторы | **Производство** Германия, Россия | **В России** с осени 2013 г. | **Цена** будет объявлена в середине ноября | **Автор** Вадим Крючков | **Фото** автора и «Опель»



В Европе «Опель-Инсигния» на лидирующих позициях в классе: по продажам опережает всех конкурентов, кроме «Фольксвагена-Пассат». А вот в России встречается редко. За рубежом наиболее популярны универсалы с дизельными двигателями, 47 процентов продаж – корпоративные, то есть приходятся на служебные автомобили. У нас реализуют в основном седаны с бензиновыми моторами. Ну а «казенные» авто в этом сегменте – что угодно, только не «Опель», хотя такой показатель, как стоимость владения, у него один из лучших в классе.

Парадокс! Автомобиль был хорош с начала выпуска в 2008 году – тем более привлекателен после обновления. Машине основательно подретушировали внешность. Другими стали бамперы, фары, решетка радиатора, задние фонари, противотуманные фары и их ниши. Подобные дизайнерские уловки, конечно, дело вкуса. А вот лучшая в классе аэродинамика – вполне объективный показатель «Инсигнии»: C_x седана 0,25, универсала – 0,28.

Привели в соответствие и салон. Особенно заметны изменения центральной консоли. Прежняя была перегружена кнопками, а новая проще – крутилок и клавиш меньше. Зато появился 8-дюймовый монитор информационно-развлекательной системы. Форма и расположение дефлекторов воздуховодов выдают, конечно, модернизацию старой передней панели. Но прогресс налицо. Что еще прибавилось? Многочисленные электронные системы помощи водителю. Без них сейчас на рынок лучше не соваться, так что этот шаг – веление времени. Доработаны передняя и задняя подвески, хотя автомобиль и прежде управлялся хорошо. Передние сиденья с весьма престижным в Германии сертификатом «Движения за здоровую спину» тоже предлагает далеко не каждый производитель.

Но главное – гамма новых моторов. Целых пять штук: и бензиновые, и дизельные! Для Европы. А для нас, как всегда, несколько усеченный набор. Я начал с 2-литрового бензинового: турбонаддув и непосредственный впрыск наделили его мощностью 250 л.с., которая приводит в движение универсал «Кантри Турер». Это модная новинка:

> «Инсигния» – большой, быстрый, удобный, временами азартный автомобиль. И все таланты не в ущерб экономичности.

Данные производителя

Модель	Opel Insignia		
	универсал Country Tourer 2.0 SIDI	седан 1.6 SIDI	седан 2.0 CDTI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длинна/ширина/высота/база	4920/1856/1526/2737	4842/1856/1498/2737	
колея спереди/сзади	1587/1590		
Объем багажника, л	540	500	
Снаряженная/полная масса, кг	1843/2390	1613/2110	1613/2150
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,9	9,9	10,5
Максимальная скорость, км/ч	235	210	205
Топливо/запас топлива, л	А95/70		ДТ/70
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	10,6/6,6/8,1	9,1/5,2/6,6	4,6/3,3/3,7
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		дизельный
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см³	1998	1598	1956
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	184/250 4500	125/170 4250	103/140 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	400 2500–4500	260 1650–4250	350 1750/2500
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная	переднеприводная	
Коробка передач	M6	A6	M6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: спереди и сзади	дисковые вентилируемые		
Размер шин	245/45R19; 235/50R18	245/40R19; 245/35R20	

Зима без сюрпризов



Технология ICE-COR   *Технология SNOW-COR*

Мы уже привыкли к многочисленным погодным сюрпризам в течение долгой русской зимы, однако не всегда помним о безопасности на дорогах: как поведет себя автомобиль на льду, слякоти или только что выпавшем снегу?

Проведенные в 2013 году тесты на полигоне Test World в финском городе Ивало показали, что на рынке появился достойный конкурент самым надежным и безопасным шинам известных мировых брендов. Испытательный полигон Test World считается одним из лучших в мире именно по испытаниям зимних шин, ведь он расположен от полярного круга на 300 км к северу! Услугами полигона пользуются почти все всемирно известные шинные бренды, даже имеющие собственные площадки для испытаний в Финляндии.

На полигоне проходили испытание шины Cordiant Snow Cross двух типоразмеров – 185/65/R14 и 205/55/R16. Snow Cross 14-го дюйма «состязался» с двумя известными более дорогими импортными аналогами скандинавского типа.

В результате новая шина Cordiant оказалась лучше обоих аналогов по показателю интенсивность разгона на льду: 7.40 с. у SNOW CROSS, 7.92 с. у импортного аналога, у шин предыдущего поколения – 7,58 с. Такую победу шины одержали благодаря технологии ICE-COR, которая включает в себя многочисленные z-образные ламели (2) и уникальную систему расположения двухфланцевых шипов (1), надежно крепящихся на двухслойной конструкции протектора (3).

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ: ИНТЕНСИВНОСТЬ РАЗГОНА

НА ЛЬДУ
Методика Test World с 10 до 30 км/ч



Также благодаря технологии SNOW-COR, которая включает в себя закрытое центральное ребро шины (4) и поперечные канавки (5), SNOW CROSS показали лучший результат по интенсивности разгона на укатанном снегу и курсовой устойчивости на заснеженной дороге (тест «Змейка» на снегу).

Cordiant Snow Cross 16-го дюйма, благодаря технологии ICE-COR, получили почти полное превосходство по поведению на льду, оставив обоих конкурентов позади по таким показателям, как время прохождения ледяного круга - 10,9 с., при показателях в 18 с. и 17,6 с. у соперников. Кроме того, Cordiant Snow Cross лучше тормозят на укатанном снегу, Cordiant 59,26 м, импортный аналог 61,36 м, шины предыдущего поколения 60,31 м.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ: ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ



Стоит также добавить, что при производстве шины была применена новая зеленая смесь COR-FIX с увеличенным содержанием силики, что сохраняет характеристики Cordiant Snow Cross даже при низких температурах и улучшает показатели сцепления во время оттепели.

Таким образом, шины Cordiant Snow Cross по основным показателям безопасности и надежности ничуть не уступают аналогичной продукции известных премиальных брендов. Учитывая, что цена новинки остается на уровне среднеценового сегмента, Cordiant Snow Cross с уверенностью занимает одно из первых мест в категории «цена-качество».

Зима уже не так страшна!



ЗР! + 10 фото
Инструкция на странице 14

Самые заметные изменения интерьера – новый руль, панель приборов и центральная консоль.

полноприводный «сарай» во внедорожном пластиковом обвесе. Ну что сказать – красавец. На ходу послушен, тих, комфортен. Правильный такой автомобиль. Настолько, что возникает ощущение, будто часть «лошадок» заблудилась в недрах полноприводной трансмиссии. Да хорошо он разгоняется, даже очень, но все же драйв не бьет через край, и это с механической-то коробкой передач. Таланты данной, прямо скажем, недешевой комплектации раскроются на проселке или заснеженной дороге. Вот только колеса для России нужны не столь низкопрофильные и более зубастые.

Пересаживаюсь в переднеприводный седан с автоматом и двигателем 1,6 л. Турбонаддув, непосредственный впрыск, 170 сил. Цифры говорят одно, ощущения – другое. Он должен быть медленнее предшественника – так и есть, но активному водителю управлять им приятнее. Как сочно звучит двигатель при утопленной в пол педали газа. Как уверенно мчим мы в крайней левой полосе вместе с куда более престижными автомобилями. Аутсайдеры, пустите «гонщика»! Что вы забыли в левом ряду? Причем переднеприводная «Инсигния» на асфальте управляется даже четче полноприводной. На месте покупателя я не стал бы переплачивать за более мощный мотор. Этот прекрасно отработает вложения да еще и экономичностью порадует.



Универсал «Кантри Турер». Новые бамперы, светотехника и, конечно, защитный обвес.

А вот запретный плод: седан с новым 140-сильным турбодизелем – не для нашего рынка. Авто для степенных дедушек и таксистов? Ерунда! Конечно, не гоночный болид, но без малого две тонны (себя, водителя и пассажира) везет более чем уверенно. И почти даром! Расход топлива на уровне малолитражки – это сильно. Какой русский не любит быстрой езды на солидном автомобиле с аппетитом меньше 4 л на сотню? Я люблю.

Пора вспомнить про отменную аэродинамику. Вместе с линейкой новых экономичных моторов она выводит «Инсигнию» в лидеры класса по расходу топлива. Так утверждает производитель, и лично я не нашел оснований ему не верить.

Трудно объяснить, почему в нашей стране «Корса» и «Астра» пользуются популярностью, а «Инсигния» пока не может повторить их успех. С точки зрения здравого смысла автомобиль обладает всем необходимым, чтобы занять заметное место в статистике продаж. И, уверяю, адресован не только прагматикам. Он еще хорош собой, удобен и уютен. К такому стоит присмотреться. ЗР





МЕКСИКАНЕЦ

Презентация фиатовского минивэна | **Производство** Мексика | **В продаже** с июня 2013 г. | **Автор** Юрий Тимкин | **Фото** Александр Батыру

Долгое время в классе минивэнов у «Фиата» выступал «Улисс», спроектированный совместно с группой «Пежо-Ситроен». Но после того как его в 2010 году сняли с производства, этот сегмент у компании зиял пустотой. Чтобы не терять покупателей, итальянцы вывели на рынок «Фримонт» – по сути, перелицованный «Додж-Джорни», дебютировавший в далеком 2007 году. Итало-американский вэн быстро обрел популярность на Апеннинах. А что? Просторный вагон с современным дизелем. Тем, кто не против заезжать каждый день на заправку, адресована версия с 3,6-литровым бензиновым V6 и полным приводом.

Однако для России все эти особенности кардинально пересмотрены. Под капотом 2,4-литровая бензиновая «четверка», работающая в тандеме с 6-ступенчатым автоматом. Трансмиссия 4×4 отставлена за ненадобностью. Вместо нее – обычный передний привод. Совсем другой автомобиль! Но «Фиат» ли это?

ПЕРВЫЕ ВОПРОСЫ

Внешность – типично американская. И новая радиаторная решетка не смогла скрыть происхождение модели. Сажусь в салон и вижу знакомую по «Джорни» архитектуру передней панели. Да, тут немного другой щиток приборов, но в остальном все очень похоже. Те же сиденья (весьма удобные, между прочим), точно такой же податливый пластик передней панели плюс целый выводок присущих «американцам» нюансов. Например, рукояти ручника тут нет – его заменяет «ножник». Спидометр с двойной шкалой, в километрах и в милях, – но зачем? Как и у большинства моделей заокеанской компании, у «Фримонта» один-единственный подрулевой переключатель. Функциями он перегружен донельзя! Пока я научился манипулировать не глядя, потратил уйму времени. Из-за того что кнопок и переключателей на центральной консоли минимум, очень многими востребованными функциями (вроде подогрева сидений) приходится управлять, тыкая в сенсорный экран. К чему такие сложности?

Но все это уходит на второй план, как только начинаешь исследовать салон с точки зрения практичности. Всевозможных ящичков, лотков, кармашков, сеточек, крючков и держателей тут не счесть! Сидений семь, и на любом из них не тесно; даже на «багажных» местах чувствую себя вполне вольготно. Как в любом приличном минивэне, сиденья второго и третьего рядов можно сложить, организовав ровную площадку. Всё еще мало места? Тогда откидываем вперед спинку переднего пассажирского кресла.

Да на этой площади полквартиры поместится!

ЗАЧЕМ ОН ЗДЕСЬ?

Другое дело, что при полной нагрузке разгон «Фримонта» становится совсем уж вялым: как ни крути, но 170 «лошадок» для почти 5-метровой увесистой

Fiat Freemont

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4888×1878×1691
Колесная база, мм	2890
Колея спереди/сзади, мм	1571/1582
Объем багажника, л	300/1915
Снаряженная масса, кг	1817
Максимальная скорость, км/ч	182
Топливо/запас топлива, л	A95/77,6
Средний расход топлива, л/100 км	9,9

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P4, 16 клапанов, 2,4 л; 125 кВт/170 л.с. при 6000 об/мин; 220 Н·м при 4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; A6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/65R17.

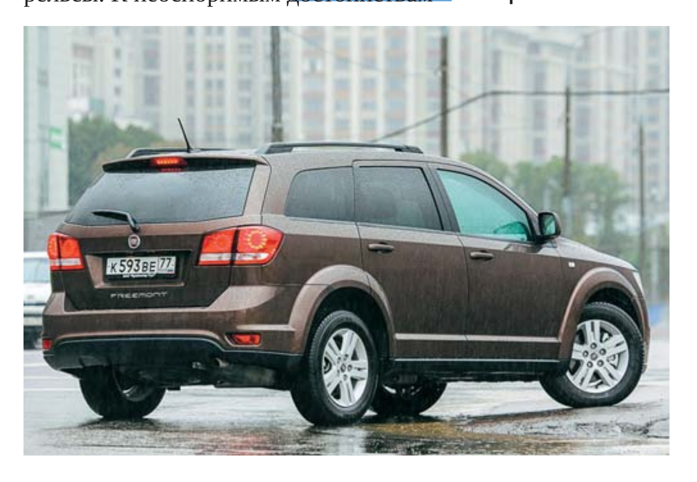
ЦЕНА: 1 349 000 руб.



Не самое удобное решение: чтобы открыть бак, необходимо вытянуть из брелока отдельный металлический ключик.

машины – не ахти как много. К тому же мотор не отличается экономичностью. Как я ни старался, но в городе уронить расход ниже 13,5 л на сотню не сумел. И все равно водить итало-американский вэн мне понравилось. Пусть крены велики, а руль не отличается идеальной обратной связью, но траекторию «Фримонт» держит цепко. Правда, если под колесами ровный асфальт. А на волнах машина приплясывает, виляя из стороны в сторону. Но эта типично американская повадка проявляется лишь на скорости выше 100 км/ч.

Плавность хода порадовала. Не перестаю удивляться, насколько ровно машина минует трамвайные рельсы. К неоспоримым достоинствам



В этом ракурсе легко оценить приличный дорожный просвет «Фримонта».

Интерьер почти такой же, как у «Джорни». Главное отличие – в оформлении панели приборов.

Салон – находка для барахольщика! Да и плавность хода что надо.

Совсем не итальянские управляемость и расход топлива.



У 7-местного автомобиля багажник совсем маленький, поэтому почти все время приходится ездить со сложенным задним рядом.



В такой ситуации важно, чтобы под колесами был ровный асфальт: на неровностях «Фиат» соскакивает с траектории.

МАРКЕТИНГ

На российский рынок поставляется две модификации «Фримонта». Базовая «Урбан» идет с пятиместным салоном и стоит 1 199 000 рублей. В ее комплектацию входят шесть подушек безопасности, система стабилизации, кондиционер, бортовой компьютер, противотуманки, круиз-контроль, магнитола, автоматически складывающиеся наружные зеркала. Версия «Лаундж» бывает только семиместной и предлагается за 1 349 000 рублей. Из оборудования в нее добавлены тонированные стекла, омыватель фар, кожаный салон, климат-контроль, электролюк и более совершенная мультимедийная система с навигацией.

> **«Фиаты» всегда слыли автомобилями с особенной ДНК. Грустно, если они превратятся в перелицованных «американцев».**

могу смело причислить внушительный (по вэновским меркам, конечно) дорожный просвет в 182 мм: когда подъезжаю вплотную к бордюру, между ним и бампером всегда остается приличный зазор. Жаль только, под днищем нет никакой защиты – на проселке приходится осторожничать.

И все-таки, несмотря на перечисленные плюсы, не думаю, что у «Фримонта» в России радужные перспективы. Машины такого класса у нас не особо популярны, как и сама итальянская марка.

К тому же цены отнюдь не демпинговые – за фримонтовские 1 349 000 рублей можно приобрести просторный кроссовер в неплохой комплектации, что соотечественники с удовольствием и делают. ЗР

ТИГО-ГО!

Обновленный «Чери-Тигго» | **Производство** Китай | **В продаже** с осени 2013 г. | **Автор** Максим Приходько | **Фото** автора

Китайским автомобилестроителям тоже не чужда такая тема, как рестайлинг. Если эту машину классифицировать по-лошадиному, то она по-прежнему пони-жеребенок, который упорно надеется стать большим и породистым скакуном. Самые яркие стороны взросления – на фото, мне остается лишь сказать, каков он на ходу. Обычно коллеги в подобных случаях не жалеют сарказма и обидных



Главная военная тайна машины спрятана под резиновой заглушкой USB. На самом деле там прячется разъем мини-USB! Обещают, что дилеры будут вкладывать хвостик-переходник.

Форма фонаря прежняя, но наполнение другое: модные светодиоды в сочетании с четкими этажами секций заднего хода и сигналов поворота. Противотуманки обрели прямоугольную законченность. Раньше они были круглыми, что плохо сочеталось с задним бампером.





Теперь с тыла машину легко выделить по эффектной черной вставке с логотипом фирмы.

сравнений, поэтому я выскажусь дипломатично: производители считают своими конкурентами «Лифан-Х60» и «Рено-Дастер». «Тигго» на фоне первого подобен итальянскому спорткару с лошадкой на капоте. На фоне второго обновленец едет как перегруженный отечественный самосвал, чья эмблема тоже несет изображение копытного. А вот цена авто-пони вполне лошадиная – 555 999 рублей. ЗР



Приятно, что конструкторы по-прежнему видят светлые перспективы машины в плане дальнейших улучшений.

Даже если появится третья версия «Чери-Тигго», догнать лидеров в этом сегменте ему будет непросто.

Chery Tiggo FL

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4390×1765×1705
Колесная база, мм	2510
Колея спереди/сзади, мм	1515/1502
Дорожный просвет, мм	190
Радиус разворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1375
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	8,2

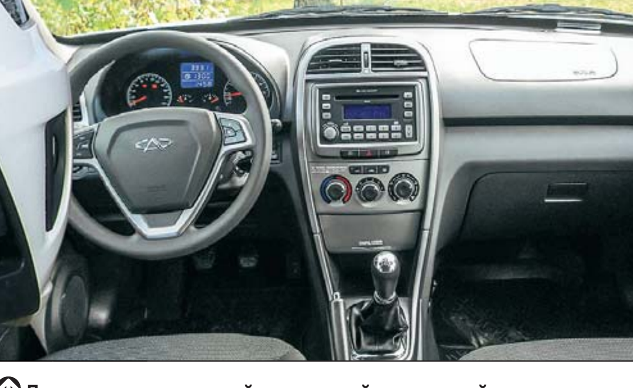
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л; 93 кВт/126 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/65R16.



Второе поколение кроссовера обновили в чем только можно, тем не менее в его чертах угадывается подзабытая «Тойота-RAV4» 2000 года.



Пластик панели жесткий и скользкий, ярко-синий свет подсветки компьютера и магнитолы режет глаз. Вероятно, смягчить эту синеву призваны электролюк и полный электропакет (хотя его клавиши подсвечиваются тоже синим!).

После активной езды по проселку в дождь модернизированный мотор объемом 1,6 л (126 л.с.) выглядит не по фэн-шую. Надо обязательно ставить защиту моторного отсека.



Рестайлинг коснулся даже салонного зеркала. На него проецируются... нет, не показания термометра или парктроника. Там спрятаны компас, альтиметр и барометр – всё самое необходимое для переднеприводного кроссовера.



ВЛОЖИТЬ ДУШУ И СЕРДЦЕ



Изюминки конструкции БМВ-М3 и -М4 | **Разработка** Германия | **В продаже** с 2014 г. | **Автор** Максим Сачков

Для повышения жесткости передней части капота в горб, под которым прячется интеркулер, встроен дополнительный усилитель – не алюминиевый, как раньше, а углепластиковый.

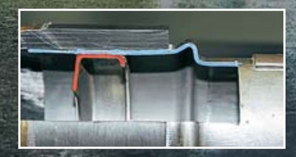
Новая шестиступенчатая ручная коробка базируется на агрегате от БМВ-М1 и легче предшественницы на 2 кг. Опция – 7-ступенчатый робот с двойным сцеплением, схожий по конструкции с коробкой БМВ-М5.

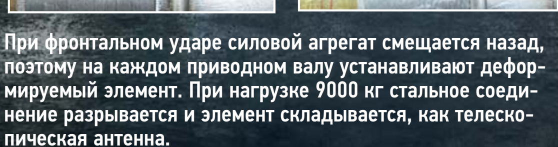
Альберт Бирманн, руководитель подразделения разработок «БМВ М», начал рассказ о новинках, моделях М3 и М4, красивой метафорой: «Оркестр звучит, лишь когда он играет в хорошем зале. Для нас зал – это кузов автомобиля, инструменты – шасси, двигатель, трансмиссия. А наши инженеры, как опытные дирижеры, объединяют все составляющие в единое целое, чтобы автомобиль заиграл музыку в духе М-моделей».

Основа действительно замечательная – кузова и шасси серийных БМВ очень прочные и жесткие и вполне пригодны, чтобы внедрять концепцию М. Но, безусловно, требуют доработки. В первую очередь необходимо избавить их от лишних килограммов, которые портят не столько динамику, сколько ощущения от управления.

Разработчики поставили цель: сделать машину не тяжелее 1500 кг. А для этого одними легковесными материалами вроде алюминия или карбона уже не обойтись. Нужны технические находки: мало поставить вместо серийной детали облегченную, надо еще и сохранить, а лучше – повысить ее характеристики.

Впервые у «эмки» появился электроусилитель руля. В зависимости от выбранного водителям ездового режима («комфорт», «спорт» или «спорт+») меняются и настройки рулевого управления.

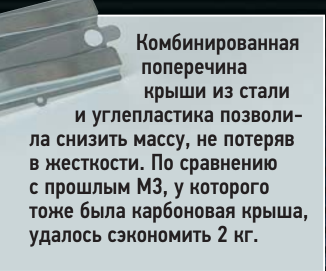




При фронтальном ударе силовой агрегат смещается назад, поэтому на каждом приводном валу устанавливают деформируемый элемент. При нагрузке 9000 кг стальное соединение разрывается и элемент складывается, как телескопическая антенна.

Для этого должны слаженно работать все подразделения. Пожалуйста, пара примеров. Дополнительный усилитель надо спрятать в выштамповке капота. Алюминиевый получался громоздким – горбик в передней части смотрелся неопрятно. Поэтому применили более компактную карбоновую деталь, достигнув той же жесткости, удовлетворив и дизайнеров, и технарей. Или крышка багажника, наружная панель которой сделана из сверхлегкого пластика, а жесткость ей придает каркас из прочного композита. Более того, места соединения этих элементов изящно скрыты кантами, столь необходимыми дизайнерам для подчеркивания спортивного стиля «эмки».

Бензиновую 430-сильную рядную «шестерку» с турбонаддувом полностью разработали в М-подразделении. Она на 10 л.с. мощнее мотора-предшественника – атмосферной «восьмерки», при этом из-за меньшего количества цилиндров



Комбинированная поперечина крыши из стали и углепластика позволила снизить массу, не потеряв в жесткости. По сравнению с прошлым M3, у которого тоже была карбоновая крыша, удалось сэкономить 2 кг.



Карбоновая крыша – это несколько слоев пластика, усиленных углеводородным волокном. Похожая конструкция, призванная сместить центр тяжести вниз, уже применялась на машинах прошлого поколения.



Крышка багажника – очередной шедевр. Каркас из пластмассы, усиленной углепластиковыми волокнами. Снаружи его прикрывает очень легкий ламинированный компаунд с пониженной плотностью (в массу добавлены стеклянные полые шарики). Стальная деталь была бы на 5,5 кг тяжелее.

Место механического дифференциала повышенного трения занял активный, управляемый электроникой. Она прогнозирует ситуацию, опираясь на датчики, и заранее выставляет нужный коэффициент блокировки – вплоть до 100%.

НАМАТЫВАЮ ЛЕНТЫ НА КАРДАН



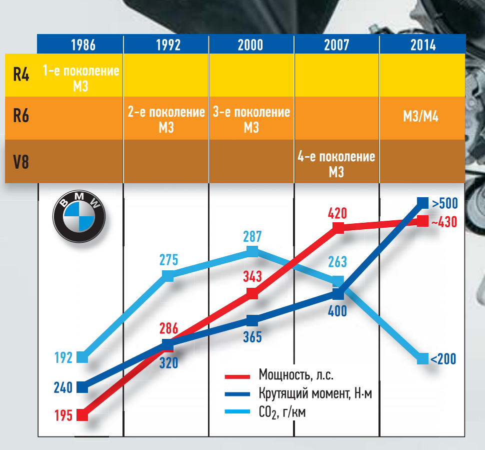
В отличие от гражданских «трешки» и «четверки», на «эмках» вместо стальных карданов – валы из композитных материалов. Любопытна технология изготовления. На стальную трубу под разными углами накручивают два разных вида карбоволокна. Их фиксируют синтетической смолой. Один тип волокна придает валу жесткость, другой снижает вибрации. Когда состав полимеризуется, металлический каркас вынимают. В получившийся вал с обоих концов запрессовывают, причем без клея, стальные переходники – для соединения с коробкой передач и задним редуктором. Углепластиковая конструкция не только на 5 кг легче стальной, но и жестче – есть даже возможность отказаться от промежуточной опоры. Правда, и цена вдвое выше.

Система смазки адаптирована для езды по гоночной трассе. При значительных продольных и поперечных ускорениях вакуумный насос собирает масло из поддона и турбонагнетателей и перекачивает его в дополнительный резервуар. Из него основной масляный насос закачивает смазку в систему, исключая тем самым масляное голодание.



Пара турбокомпрессоров установлена очень близко к выпускным каналам. Благодаря такой компоновке и управляемым электроникой перепускным клапанам турбины быстрее раскручиваются и двигатель незамедлительно откликается на акселератор.

При обработке цилиндров применяют технологию непосредственного лазерного структурирования. Чугунный порошок, напыляемый на стенки алюминиевого блока, расплавляют лазером. Получается идеальное износостойкое покрытие, не требующее дополнительной обработки.



Так изменялись от поколения к поколению показатели двигателей БМВ-М3.

на 80 кг легче. Широкий рабочий диапазон оборотов, двойной наддув с перепускными клапанами, непосредственный впрыск, управление подъемом клапанов «Вэлвтроник» и регулировка фаз «Доппель-Ванос» делают этот мотор пригодным и к покорению рекордов на кольце, и к комфортной езде по городским улочкам.

Любая «эмка» – это в первую очередь БМВ. Только в нее вложены новая душа и сердце. ЗР

Масляный поддон сделан из магниевого сплава. Минус 1 кг в общую копилку.

Стальной кованый коленвал обладает высокой жесткостью на кручение, чтобы выдерживать высокие обороты, когда ограничитель срабатывает на 8000 об/мин. Чтобы двигатель быстро и легко раскручивался, коленвал и детали шатунно-поршневой группы максимально облегчены.



В систему выпуска перед основным глушителем встроены клапаны. На низких оборотах они закрыты, выхлоп идет в глушитель и мотор почти не слышно. А на высоких отработавшие газы пускают прямотоком по короткому пути – так получается раскатистый и благородный рык.



Мужские ценности возвращаются



В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЕ
УЧАСТВУЕТ
ЛЬГОТНОГО
АВТОКРЕДИТОВАНИЯ

реклама

от 555 900 ₽*

www.tiggo.chery.ru

TIGGO**

ИНФОРМАЦИОННАЯ ЛИНИЯ
8-800-555-999-8
ЗВОНОК ПО РОССИИ БЕСПЛАТНЫЙ

ПРОГРАММА ЭКСТРЕННОЙ
ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ
«CHERY – ПОМОЩЬ В ПУТИ»





* Рекомендованная розничная цена на автомобили в комплектации TG-FL13C-2WD.
Подробности у официальных дилеров CHERY. Компания ЗАО «ЧЕРИ АВТОМОБИЛИ РУС» оставляет за собой право на внесение изменений в условия предложения.
** Тигго.

Официальный сайт www.chery.ru

ЗР!

Инструкция на странице 14

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ХОД

Рестайлинг кроссовера «СанЙонг-Актион» | **Производство** Россия | **В продаже** с октября 2013 г. | **От** 729 000 руб. | **Автор** Максим Гомянин

Корейцы очень деликатно подошли к рестайлингу, ведь в создании образа нынешнего «Актиона» (в Европе его называют «Корандо») принимал участие сам Джорджетто Джуджаро. Для обновления модели знаменитостей не привлекали и положились на собственные силы, чем очень гордятся. Что же, ставим плюс корейским дизайнерам: итальянский мастер-класс пошел впрок, автомобиль они не испортили. Более того, при минимальных затратах им удалось сделать экстерьер интереснее. Основное внимание уделили передней части. Изменили форму фар и интегрировали в них светодиоды, блоки противотуманок сделали крупнее, поменяли также передний бампер и решетку радиатора. В результате автомобиль приобрел даже более законченный и целеустремленный вид, чем оригинал работы Джуджаро.

Моторов отныне предлагают два. Это прежние 149-сильный 2-литровый бензиновый агрегат и турбодизель такой же мощности и рабочего объема. А вот 175-сильную версию последнего отправили на покой. Как и прежде, доступны любые сочетания двигателей,

В работе над экстерьером дизайнеры сделали акцент на переднюю часть автомобиля. Лучшее тому подтверждение – фото предшественника (внизу). Также появились четыре новых цвета кузова: перламутровый, темно-синий, ярко-красный и карбоново-серый.





SsangYong Actyon

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	**4410×1830×1675**
Колесная база, мм	**2650**
Колея спереди/сзади, мм	**1573/1558**
Объем багажника, л	**486**
Снаряженная/полная масса, кг	**1767/2260**
Максимальная скорость, км/ч	**174**
Топливо/запас топлива, л	**ДТ/57**
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	**9,6/6,3/7,5**

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 109,6 кВт/149 л.с. при 3000–4000 об/мин; 360 Н·м при 2000–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 215/65R16, 225/55R18.

СТАЛО

Сзади основное внимание уделили фонарям. Их форма изменилась не сильно, зато, как и в фарах, появились светодиодные секции. В списке наиболее дорогого оснащения «Премиум» – 18-дюймовые легкосплавные диски нового дизайна Diamond Cutting («бриллиантовая огранка»).

БЫЛО

коробок передач (механика и автомат, обе на шесть ступеней), а также переднего и полного привода. Цены подросли несильно, а ведь автомобиль получил совершенно новый, гораздо более современный интерьер. Теперь базовая комплектация обойдется в 729 000 рублей, то есть она лишь на 30 тысяч дороже, чем до рестайлинга.

Мне довелось проверить в деле дизельный «Актион», и в движении я сразу отметил: после модернизации





СТАЛО

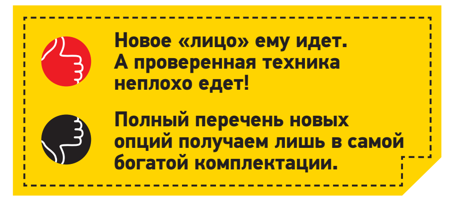
В салоне изменения заметнее. Передняя панель полностью новая, с приятным на ощупь пластиком. Добавлена возможность подключения устройств «Эппл» через USB-порт. Начиная с комплектации «Элеганс» в центре консоли появился 7-дюймовый дисплей штатной навигации с предустановленными картами NAVTEQ. Интересно, что для Европы такой возможности не предусмотрели. Новые опции – пуск двигателя кнопкой, система контроля давления в шинах, подогрев руля.

БЫЛО



ДАЛЬШЕ САМИ

О том, что корейцы растят свое поколение дизайнеров, говорят концепты, показанные компанией в последние годы на различных мировых мотор-шоу. В 2011-м на автосалоне во Франкфурте представили вариант «паркетника» «СанЙонг XIV-1» (на фото). Он стал первым предвестником обновления «Актиона». Годом позже на автосалоне в Париже представили вторую версию концепта, как бы говоря, что работа над обликом товарного автомобиля в самом разгаре.



Новое «лицо» ему идет. А проверенная техника неплохо едет!

Полный перечень новых опций получаем лишь в самой богатой комплектации.

внутри стало тише. По утверждению компании, уровень шумов и вибраций снижен на 9,2%. В этом помогли, в частности, усиленные опоры двигателя.

Уровень вседорожных возможностей городского кроссовера остался достаточно высоким. Дорожный просвет в 180 мм и параметры геометрической проходимости (угол въезда 22,6º, съезда – 28,3º, рампы – 18,7º) позволяют вольничать на разбитой дороге, – конечно, в пределах разумного.

Езда по окультуренному европейскому бездорожью на дизельной машине вызвала прилив положительных эмоций. «Актион» лихо промчал через виноградник под неодобрительными взглядами местных бюргеров, видимо присевших отметить Октоберфест, чуть поелозил в тракторной колее, взбираясь на пригорок, и уверенно выехал на дорогу. Хороший вариант для тех, кто основную часть пути на дачу едет по асфальту, а финальные два-три километра вынужден ползти по грунтовке.

Но вот резкого нажатия на педаль газа «Актион» не понимает. Автомат медлителен, и спешка не в его привычках. Потому включаю новый режим *ECO*, зажимающий мотор, и размеренно плыву в потоке. В конце пути борткомпьютер выдает умеренный результат – 9,8 л/100 км.

Что в итоге? «Актион» как будто побывал в салоне красоты. Модель стала привлекательнее, но ездовые ощущения прежние, ведь технически машина почти не изменилась. По качеству отделки салона «кореец» приблизился к «Хонде CR-V», на дороге кажется мягче, чем «Киа-Спортидж». Подобная косметология способна привлечь покупателей, но лишь на время. Видимо, его корейцы и решили выиграть для подготовки абсолютно нового поколения, дебют которого запланирован на 2015 год. По-моему, получилось! ЗР



У передних сидений теперь есть функция вентиляции.

Для кроссовера такого класса 486-литрового багажника вполне достаточно. В европейской версии (на фото) под полом лишь ремкомплект, в России – полноразмерная запаска.



Удачный рестайлинг, и от хорошо знакомой машины снова веет новизной.

ПР-Р-РОБУЖДЕНИЕ СИЛЫ

Самая мощная версия популярного хэтчбека | **Производство** Вольфсбург | **В продаже** в Европе с четвертого квартала 2013 г. | **От** 38 325 евро в Германии | **Автор** Максим Гомянин





Двухлитровый мотор EA888 (объем 1984 см³) выдает 300 л.с. (221 кВт) при 5500–6200 об/мин и 380 Н·м момента при 1800–5500 об/мин. Получить такую отдачу с четырехцилиндрового агрегата помогли комбинированная система впрыска, отлитый заодно с головкой блока цилиндров охлаждаемый выпускной коллектор (жидкость как бы омывает его, поддерживая оптимальный тепловой режим), компрессор увеличенной производительности (давление наддува 1,2 атм). Кстати, этот же двигатель у «Ауди-S3».

«Гольф R» отвечает требованиям Евро-6 и экономичнее предшественника: на 100 км пробега ему требуется 7,1 литра топлива вместо восьми с половиной. Робот DSG еще выгоднее с точки зрения потребления: с ним модель расходует 6,9 литра против 8,4.

Но при этом боевого нрава «Гольф» не растерял. До 100 км/ч «эрка» разгоняется на 0,4 секунды быстрее предшественника. С механикой она тратит на это 5,3, а с шестиступенчатой DSG – 4,9 секунды.



За дополнительную плату машину оснастят адаптивной подвеской DCC второго поколения, такой же, как у «Гольфа GTI». У нее несколько режимов: ***Eco, Normal, Individual*** и, специально для «эрки», ***Race***. Если выберете последний, вы сами себе и система стабилизации, и трэкшн-контроль. Режим ***Comfort*** включен по умолчанию.



Режимы работы адаптивной подвески выбирают на сенсорном экране.

Предпремьерный показ новинки состоялся в Вольфсбурге, в стенах «Фольксваген R GmbH» – придворного тюнинг-ателье концерна. Здесь создавали обвесы «R-Лайн» для «Поло», «Тигуана», «Пассата», готовили гоночные машины для Монокубков «Сирокко R Кап» в Китае и «Поло R Кап» в Индии. Тут же, в центре большого ангара, стоит четвертое поколение «Гольфа R». Пока он как тигр в клетке. «Эрка» рвется зарычать настроенным выпуском, почувствовать асфальт трека…

Заказы начали принимать в октябре, а первые машины придут к клиентам в конце года. Интересно, что предыдущую «эрку», поставляемую в Россию, «придушили» до 255 л.с., опасаясь качества здешнего топлива. Теперь страхи позади, для нас и для Европы мощность одинаковая – 300 сил. В 2014 году должен появиться кабриолет на базе рычащего хэтча, его будут собирать в Оснабрюке.

Россиян, решившихся приручить зверя прошлого поколения, нашлось немного – продано 204 машины. Новый «Гольф R», возможно, станет успешнее. Ведь он может быть и злым, и комфортным. Смотрим на машину снаружи и залезаем внутрь… ЗР



Сзади – четыре выхлопных патрубка, агрессивной формы бамперы, другая конфигурация дневных ходовых фонарей.

Салон выглядит наряднее, хотя остался строго-серым. Сохранены симпатичные синие стрелки приборов. Спинка водительского кресла удобнее из-за более гражданской формы, а вот у подушки прежняя жесткая боковая поддержка. Есть и электрорегулировки сиденья водителя.



В приводе задних колес – муфта «Халдекс» пятого поколения. Есть и знакомая по GTI система XDS+, подтормаживающая в повороте те колеса, которые находятся внутри виража. Причем система это делает, даже когда нет пробуксовки. Дорожный просвет «эрки» меньше на 5 мм, чем у GTI, и на 20 мм, нежели у обычного хэтча. А еще новинка скинула лишние килограммы: она (1476 кг) на 65 кг легче третьего поколения R.



ЭВОЛЮЦИЯ ВИДА



История R-моделей началась в 2002 году, когда на базе «Гольфа» четвертого поколения представили версию R32. Ее отличал 240-сильный мотор (320 Н·м) VR6 объемом 3,2 л, многорычажная задняя подвеска и более боевой обвес. Полноприводный автомобиль разгонялся до 100 км/ч за 6,6 секунды.



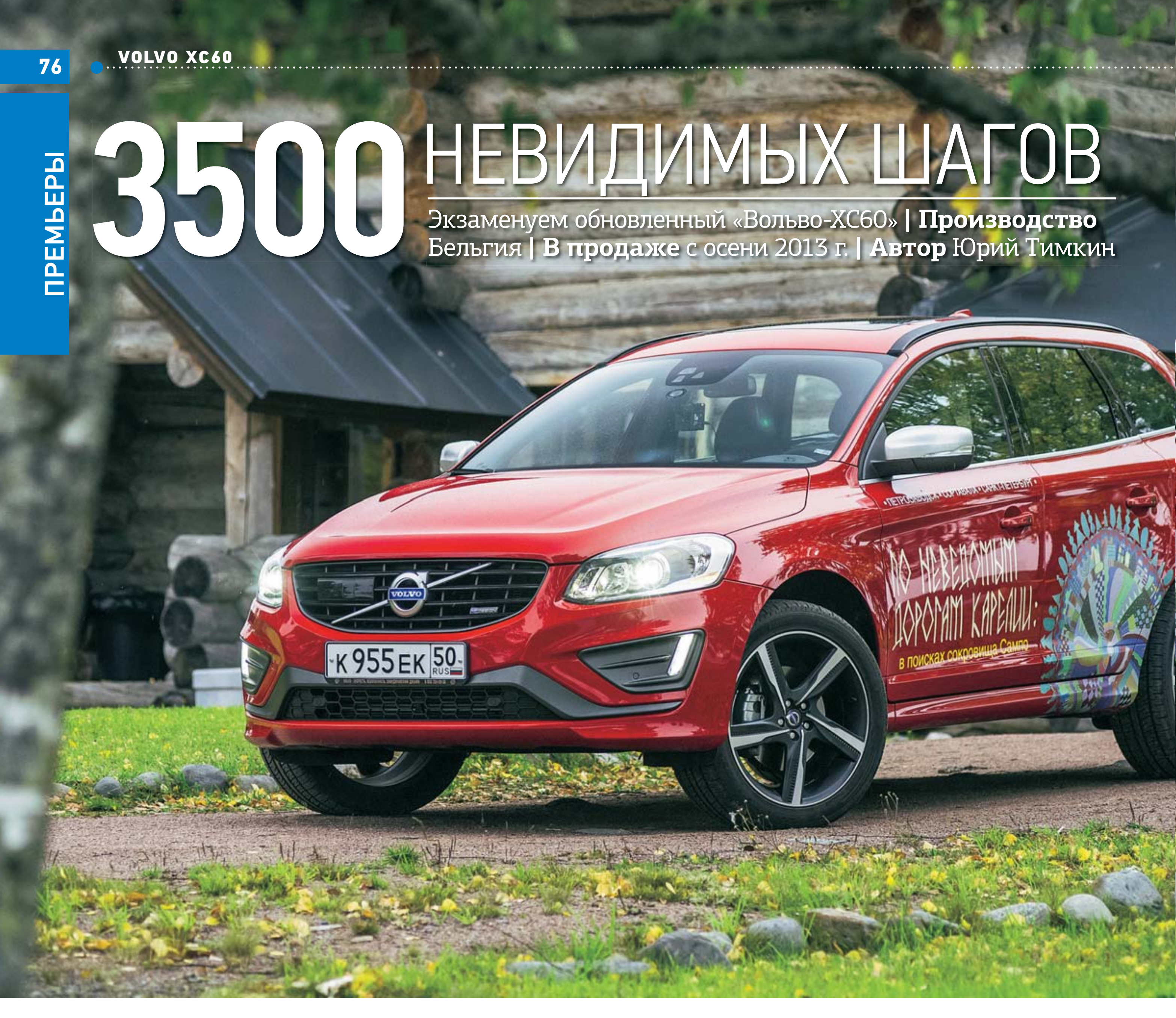
Следующий R32 появился в 2005 году. Мощность мотора подняли до 250 л.с., разгон с механической коробкой передач стал быстрее на одну десятую (6,5 секунды), робот DSG мог уложиться в 6,2 секунды. Автомобиль оказался достаточно тяжелым, потому отличался ярко выраженной недостаточной поворачиваемостью.



Третье поколение дебютировало в 2009 году на автосалоне во Франкфурте. Шильдик *R32* на решетке радиатора сменила литера *R*. Вместе с цифрами хэтч сбросил и лишний вес. «Шестерку» мощностью 250 сил сменил более легкий (минус 35 кг) наддувный 2-литровый агрегат EA113. Он на 15 сил мощнее предшественника (265 л.с.).

3500 НЕВИДИМЫХ ШАГОВ

Экзаменуем обновленный «Вольво-XC60» | **Производство** Бельгия | **В продаже** с осени 2013 г. | **Автор** Юрий Тимкин



СЕВЕРНОЕ СИЯНИЕ

На предваряющей тест-драйв пресс-конференции спикер скандинавской компании ошарашил: «В модернизированной машине 3500 новых деталей!». Верилось с трудом. Видимо, шведы поменяли поставщика болтов и гаек. Вышел из шатра, накручиваю круги подле обновленного XC60. Да, новая светотехника (с ней кроссовер смотрится более гармонично и интеллигентно). Да, измененная радиаторная решетка с увеличенной эмблемой. Да, иные бамперы и противотуманки. Но этого явно мало, чтобы заявлять о глобальных переменах. Минут десять бродил вокруг дебютанта, но других новшеств не нашел. Только замерз – конец сентября в Карелии выдался аномально холодный.

Забрался внутрь – о, счастье, да тут появился подогрев руля! Секунд через десять пальцы почувствовали живительное тепло. Даже странно, что северная компания только сейчас внедрила эту опцию. То же относится к обогреву ветрового стекла – его значение в зимних условиях трудно переоценить. Уюта добавляет и ненавязчивая скрытая подсветка интерьера, которую прежде для XC60 не предлагали. Казалось бы, мелочь, но с ней внутреннее пространство заиграло новыми красками. Причем есть режим, в котором подсветка изменяет цвет в зависимости от температуры в салоне.

Интерьер почти не изменился. Из видимых новшеств – более удобная рукоять автомата, появление подрулевых лепестков, которыми можно пользоваться, не переводя селектор в спортивный режим. Полностью цифровая панель приборов (впрочем, это тоже опция). Ее можно перевести в один из трех типов оформления: «элеганс», «эко» или «перфоманс». В последнем главенствующее место отдано тахометру. Смотрится нарядно, однако, на мой взгляд, эта красота не стоит доплаты в 29 900 руб. Меня вполне устраивают обычные аналоговые шкалы.

КОПИТЕ ДЕНЬГИ

Вообще, дополнительное оборудование для «Вольво» весьма недешево. Так, окраска металликом оценена в 39 900 руб., ламинированные стекла обойдутся в 33 000 руб. Компас в салонном зеркале стоит 13 200 руб., электропривод двери багажника – 26 500 руб. Серьезные суммы. К тому же на безопасность все эти вещи не влияют. Если есть лишние деньги, лучше вложить их в новые для модели адаптивные биксеноновые фары (56 500 руб.), способные не только



Volvo XC60 T6

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4644×1891×1713
Колесная база, мм	2774
Колея спереди/сзади, мм	1632/1586
Объем багажника, л	873–1450
Снаряженная/полная масса, кг	1872/2440
Разгон 0–100 км/ч, с	6,9
Максимальная скорость, км/ч	210
Топливо/запас топлива, л	A98/70
Средний расход топлива, л/100 км	10,7

ДИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р6, 24 клапана, 3,0 л; 224 кВт/304 л.с. при 5600 об/мин; 440 Н·м при 2100–4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/ многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 255/45R20.

подсвечивать повороты, но и затенять встречные автомобили: можно постоянно ездить с дальним светом, не мешая остальным участникам дорожного движения. Система работает в диапазоне скоростей 15–150 км/ч.

Из устройств, повышающих безопасность, стоит отметить также адаптивный круиз-контроль (при необходимости он сбрасывает скорость вплоть до полной остановки) и обновленный BLIS. Теперь он не только предупреждает об автомобилях, идущих на обгон, но и здорово помогает выезжать с парковки задним ходом. Система способна заглядывать за угол и сигнализирует водителю о препятствии, как движущемся, так и неподвижном. Очень полезная вещь! Благодаря BLIS я избежал столкновения с продуктовой тележкой, забытой у соседней машины. В общем, новшеств немало, но в числе 3500 я по-прежнему сомневаюсь.

В моих руках побывало топ-исполнение XC60 с флагманским 3-литровым турбомотором и пакетом «R-Дизайн», подразумевающим



Хотите совместить трансмиссию 4×4 и бензиновый мотор? Тогда ваш выбор – 304-сильная версия. 240-сильный XC60 бывает только с передним приводом.





Выполненная по TFT-технологии заказная панель приборов наглядная и яркая. Возможно, даже слишком, – обычные аналоговые шкалы в «вольво» со сдержанным имиджем более привычны.

После рестайлинга для XC60 стали доступны подрулевые лепестки.





Интерьеры автомобилей из Гётеборга своеобразны, с другими их перепутать невозможно.

С какой стороны от пиктограммы загорится красный сигнал, с той и находится препятствие.

О приближающейся опасности предупреждают также всполохи индикатора на стойке.



аэродинамический обвес кузова, сдвоенные патрубки выхлопной системы, более жесткую подвеску, отделку тканью и перфорированной кожей, сиденья с развитой боковой поддержкой. На деле оказалось, что этот XC60 не такой уж и зверюга, как можно было ожидать. О том, что под капотом табун из 304 «лошадей», верится только до 100 км/ч. Выше этой отметки набор скорости уже не будоражит душу. К тому же автомат не самый скорострельный даже в спортивном режиме. И голос хотелось бы позлее – тут он совершенно обыденный. Подвеска, несмотря на более жесткие настройки, не избавляет автомобиль от кренов и колыханий на неровностях.

Возможно, я привередничаю, но в машине ценой под три миллиона не хочется мириться с компромиссами. Так что мой выбор – XC60 с дизелем. В динамике проигрыш невелик, зато по комфорту и экономичности такая версия куда более предпочтительна. Ведь бензиновую модификацию надо заправлять недешевым и редким 98-м. Я уже не говорю про изначальную стоимость версий с шильдиком *D*, которая гораздо ниже, равно как и ставка транспортного налога. К тому же межсервисный пробег у дизельных «вольво» такой же, как у бензиновых, и составляет 20 000 км.

Покупатели считают так же: когда встречаю на улице XC60, почти всегда из-под его капота доносится характерный голос дизельного мотора. И рестайлинг эту тенденцию вряд ли изменит. ЗР

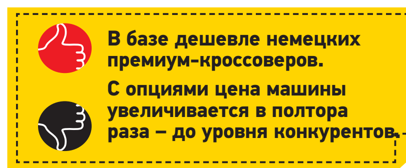


СВЕЖИЙ ВЗГЛЯД

Бизнес-седан S80 и приподнятый универсал XC70 тоже модернизировали. Обновились фары и радиаторная решетка, в декоре стало больше хрома. В салоне под заказ также стали предлагать выполненную по TFT-технологии панель приборов, подогрев руля и ветрового стекла, скрытую подсветку, а также подрулевые лепестки автомата.



Не обольщайтесь: 304 силы не превращают XC60 в спортсмена. С моторами попроще шведский кроссовер более естественен и гармоничен.



В базе дешевле немецких премиум-кроссоверов.

С опциями цена машины увеличивается в полтора раза – до уровня конкурентов.

СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ

Разработки компании «Осрам» в области освещения | **Место** действия Германия | **Автор** Кирилл Милешкин

Прогресс автомобиля ныне обозначил два ключевых направления: экология и активная безопасность. К последней среди прочего относят различных электронных ассистентов и светотехнику. Начинку фар и фонарей конструкторы меняют с головокружительной скоростью. Что примерят завтрашние автомобили, поведали специалисты компании «Осрам» – крупного производителя светотехники.

ЛЕД ТРОНУЛСЯ!

Органические светодиоды (OLED, Organic Light-Emitting Diode) представляют собой сверхтонкую многослойную структуру, состоящую из полимеров. Фактически OLED – это не отдельный источник света, имеющий определенные размеры, как привычные для нас лампа и диод, а полотно (или экран) произвольной площади, которое светится при подключении к источнику энергии.

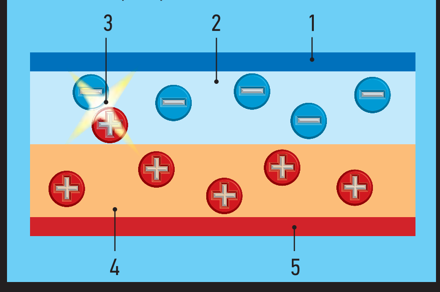
Технология только входит в автомобильный мир, однако в других сферах ее используют не один год. С ней работают изготовители декоративных светильников и дисплеев для различных устройств. Первых привлекает небольшая толщина и гибкость (в прямом смысле этого слова) материала. Жидкокристаллические телевизоры с подсветкой на органических светодиодах имеют ряд преимуществ перед предшественниками – плоскими ЖК-экранами с люминесцентными лампами и плазменными панелями: у них выше яркость и контрастность, больше угол обзора.

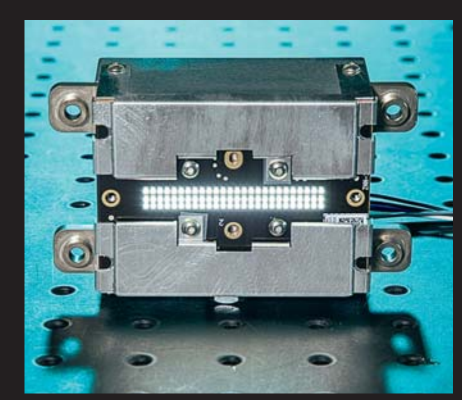
Эти же качества ценны в автомобильной светотехнике, – например, новые возможности для творчества появились у дизайнеров. Только представьте: фонарь любой формы и толщиной в несколько миллиметров можно просто приклеить на выбранный участок кузова, и он будет исправно работать в изогнутом состоянии. Вдобавок для светодиодов, создающих многоцветное изображение на экранах телевизоров, отображение двух-трех сигнальных цветов – семечки. Вот только для головного света OLED-технология не подходит: не та яркость. Да и с фокусировкой она не в ладах.

«Осрам» активно работает над внедрением органических диодов в автомобили. В следующем году компания рассчитывает выпустить на розничный рынок продукты (какие именно, пока тайна), адресованные любителям тюнинга. А в 2015-2016-м уже начнет поставки на конвейеры автомобильных производителей. Подозреваю, одним из них будет «Ауди»: фирма уже показала прототипы с OLED-фонарями в конце 2011 года.

КАК РАБОТАЮТ ОРГАНИЧЕСКИЕ СВЕТОДИОДЫ

При подаче на катод (1) отрицательного заряда, а на анод (5) – положительного возникает движение электронов. Анод забирает электроны из проводящего слоя (4), оставляя положительно заряженные частицы. Они двигаются в эмиссионный слой (2) навстречу отрицательно заряженным частицам. Их встреча сопровождается выделением электромагнитного излучения, или, говоря проще, свечением (3).





В разработанной компанией «Осрам» матрице по 26 диодов в каждом из трех рядов. Этого более чем достаточно для освещения любой области в поле зрения водителя.

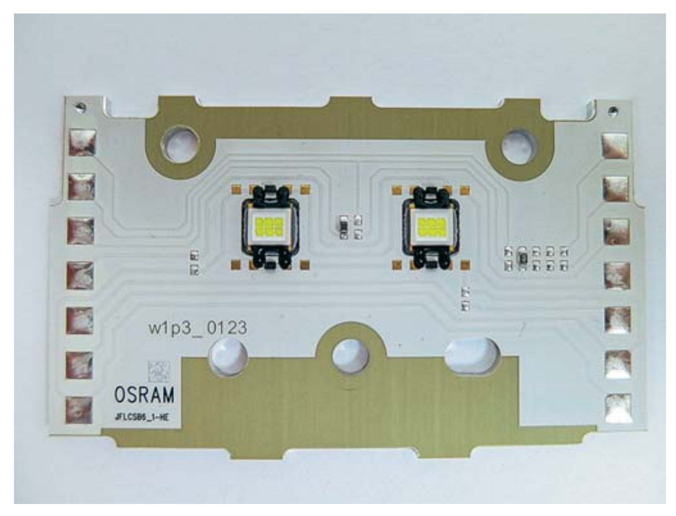
Панели органических диодов легко гнутся. Их можно разделить на неограниченное число сегментов, которые будут не только зажигаться по отдельности, но и светить разным цветом. В «Осрам» создают полотна площадью до 100 см². Заявленный срок службы 8000 часов.



До последнего времени органические светодиоды плохо переносили воздействие высоких температур. Однако тесты последних образцов показали, что они выдерживают несколько сотен часов при 85 °C.



Пока светодиоды встраивают в фары традиционных форм и размеров. Но сами источники света уже не в разы, а на порядки компактнее фонаря в сборе. Их площадь всего несколько квадратных сантиметров, толщина – 2-3 мм.



ИСТОРИЯ ЛАМП

Автомобильный свет начался с масляных горелок. Путь они не освещали, лишь обозначали машину на дороге. Пришедшие им на смену в конце позапрошлого века ацетиленовые светильники оказались куда эффективнее – и сразу стали слепить встречных. Электрические лампы появились с приходом XX века.

1919 Первые лампы с двухнитевыми колбами для ближнего и дальнего света.

1957 В Европе ввели асимметричное распределение света, облегчив участь водительских глаз.

1962 Появление автомобильных галогенных ламп.



1991 БМВ оснастила ксеноновым светом флагманские седаны 7-й серии.



2007 Эру светодиодов в головных фарах открыл «Лексус-LS 600h».

ОРУЖИЕ БУДУЩЕГО

У многих людей слово «лазер» вызывает ассоциации с чем-то космическим и высокоточным. Но в следующем году этот «мирный атом» станет доступен рядовым автолюбителям (правда, очень обеспеченным): с опционными лазерными фарами на арену выходит БМВ-i8. По заверениям разработчиков, инновационный свет на 70% мощнее светодиодного (самый передовой аналог) при тех же энергозатратах. Вдобавок это излучение чистого белого цвета, что благоприятно для человеческого глаза.

Сама установка с лазером и фосфорной пластиной, через которую проходит луч, очень компактна, однако смущает обилие вспомогательных систем. К примеру, тестовый образец в лаборатории «Осрам» оснащен жидкостным охлаждением. Правда, инженеры заверили, что в серийном варианте хватит и вентиляторов, как у диодной оптики. Не хотелось бы менять антифриз еще и в фарах...

Как в случае чего обезопасить глаза окружающих? В блоке фары установили дополнительные датчики, и, если они зафиксируют утечку, электроника отключит неисправную светотехнику.



Получит ли лазерный свет широкое распространение, узнаем через несколько лет. Сегодня эта технология слишком сложна для массового применения. К слову, светит в фаре вовсе не сам лазер, а слой фосфора, через который проходит его луч.

ПОПАСТЬ В МАТРИЦУ

На фоне описанных технологий обычные светодиоды выглядят старыми знакомыми. А ведь они только начали свою карьеру в автоиндустрии. Новую главу в ее историю впишут матричные фары с десятками светодиодов в одном корпусе. Такое решение обеспечивает полностью автоматическое управление распределением света в соответствии с меняющейся дорожной обстановкой. Иными словами, фара постоянно светит дальним светом, а при появлении, например, встречного автомобиля притушит часть ламп, чтобы не ослеплять водителя. В серийное производство аналогичное решение уже запустила «Ауди».

Имеются и альтернативы. В «Мерседес-Бенце» Е-класса светодиодные фары поворачиваются сервоприводами, хотя идея постоянно включенного дальнего света реализована и здесь. Примеряются к аналогичным конструкциям и производители более доступных моделей: тестовые прототипы не первый месяц обкатывает «Опель» (ЗР, 2012, № 6), светодиодные фары есть и в списке опций нового «Сеата-Леон». ЗР



ЛЮБИТЕЛЯМ ТЮНИНГА

Судя по разнообразию продукции «Осрам» в розничной торговле, на доработки внешнего и внутреннего освещения падки и европейцы. Первый пример – беспроводная подсветка салона. Гибкие трубки различной длины меняют цвет и яркость по сигналу с пульта управления. Подключения к штатной проводке не требуется: достаточно периодически заряжать батарейки.

Другой аксессуар – светодиодные противотуманки со встроенными секциями ходовых огней (на фото). Модули диаметром 90 мм подойдут большинству машин с круглыми фарами в бампере. Визуально яркость в обоих режимах работы и светораспределение достойные. Анонсированная российским представительством цена комплекта – 5500 рублей. Недешево! Стоит ли новинка своих денег, рассчитываю проверить, примерив ее на редакционную машину и сравнив со штатными противотуманками.

ГОРМОН РОСТА

Второе поколение кроссовера «Сузуки-SX4» | **Производство** Венгрия | **В продаже** с декабря 2013 г. | **Предварительная** цена от 800 000 руб. | **Автор** Максим Гомянин

Первый «Сузуки-SX4», дебютант 2006 года, быстро завоевал сердца покупателей обоих полов. Компактный кузов не раздражал избытком дизайнерских фантазий, салон не обижал отсутствием комфорта (конечно, с учетом класса). Ну и возможность выбора типа привода и трансмиссии тоже чего-то да стоит. Но всему приходит свой срок, и для старого доброго SX4 настала пора меняться.

КЛАССИКА И МОДЕРН

Нет повода лить слезы – «старичок» остается на российском рынке вплоть до начала 2015 года. Только в название добавят слово *Classic*, дабы не путать с новым поколением кроссовера, – тому, в свою очередь, достанется приставка *New*. Под именем «Сузуки-Нью SX4» машина поступит в продажу только в России. Европейцам, посетившим салоны в сентябре, автомобиль представили как «SX4 S-Кросс». У нас это название не прошло по юридическим причинам: «Эс-Кросс» созвучно с «Си-Кроссер» – зарегистрированным товарным знаком «Ситроена».

По-моему, новый «Сузуки-SX4» взял лучшее от футуристического концепта «S-Кросс» и классического предшественника. Здесь самый большой в классе сдвижной панорамный люк с электроприводом; палитра цветов (всего десять) представлена как спокойным белым, так и ядовито-зеленым; по «ватерлинии» автомобиль օторочен неокрашенным пластиком – как уверяют японцы, морозоустойчивым.

Как и прежде, можно выбрать коробку передач – механическую 5-ступенчатую либо автоматическую, которая теперь представлена вариатором, а не 4-ступенчатым автоматом. Появление вариатора продиктовано спросом на машины с такими агрегатами на азиатских рынках. А вот для европейских покупателей это не лучший выбор, считают разработчики. Поэтому в будущем не исключены и другие типы коробок. Возможно, с двойным сцеплением. Впрочем, Россия не совсем Европа…

У новой полноприводной трансмиссии AllGrip 4WD четыре режима – *Auto*, *Sport*, *Snow* и *Lock*. В каждом свои алгоритмы работы полного привода, двигателя и системы стабилизации. У «автоматического» акцент сделан на экономичность: задняя ось подключается лишь при пробуксовке передних колес. В «спорте» реакции на педаль



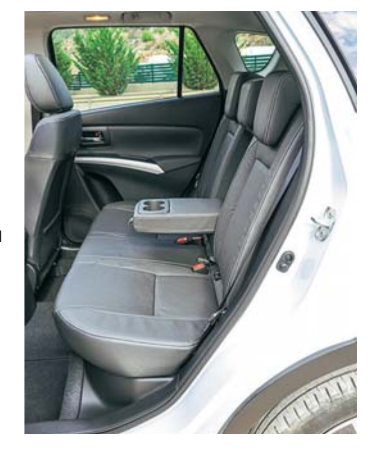
Салон чисто японский – без изысков, с серо-жестким пластиком панелей. Но в нем ничто не раздражает.

Комбинация приборов проста, и в этом ее плюс. Здесь нечему сбить водителя с толку.

Перчаточный ящик, на вид внушительный, оказался довольно узким.



В спинке водительского кресла нет кармана, а вот пассажир, сидящий сзади справа, им не обделен.



Задний диван плотный и плоский. Локоть можно опустить на широкий подлокотник, а спинка раскладывается в соотношении 60:40.

газа четче, а коробка дольше держит семь псевдопередач. В полноприводном «снежном» режиме электроника регулирует работу коробки и мотора, ориентируясь на систему стабилизации. Ну а «лок» – чтобы выбраться из грязи, песка или снега: система равномерно распределит тягу между осями.

ПЕРВЫЙ РАЗ В НОВЫЙ КЛАСС

Проделанную японцами работу с полным приводом в полной мере испытаем в одном из наших тестов. А пока в моих руках переднеприводный экземпляр. Дорожный просвет маловат, но для России его увеличат на сантиметр – до 180 мм.

Внутри по сравнению с предшественником просторнее – как в машине более высокого класса. Впрочем, так оно и есть. «Нью SX4» располнел и намерен отобрать покупателей у «Ниссана-Кашкай» и «Мицубиси-ASX» вместе с его французскими собратьями.

Этот класс привилегированный – даже при падающем авторынке он растет. Но это не значит, что покупатель готов закрыть глаза на непобедимую экономию на мелочах! Автоматический стеклоподъемник – только в левой передней двери, на спинке сиденья водителя нет кармана. Добавим к портрету жесткие пластики панелей и бликующий монитор навигации…

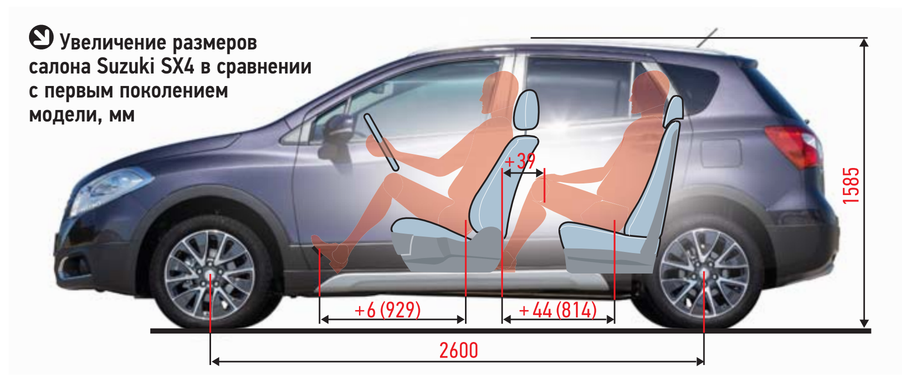
Но зато как рулится! Прямо как «Свифт» с его задиристым нравом. Да и механика не подкачала: вторая, третья, четвертая... Передачи так

Данные производителя

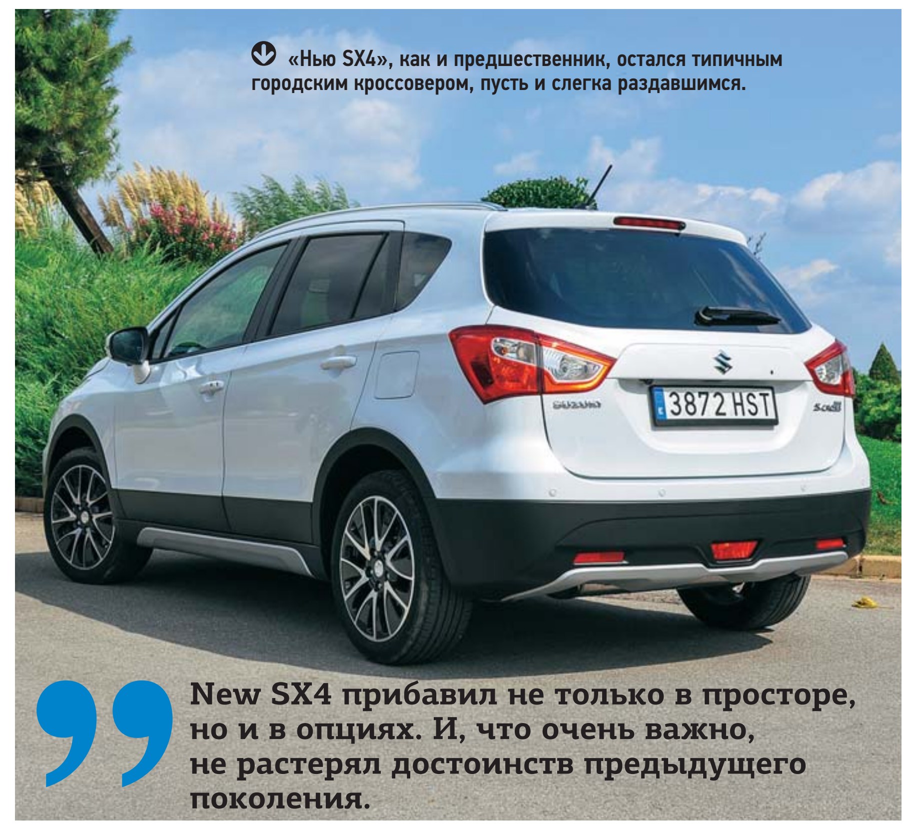
Модель	Suzuki New SX4			
	2WD		4WD	
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4300/1765/1585/2600			
колея спереди/сзади	1535/1505			
Объем багажника, л	430/1269			
Снаряженная масса, кг	1085	1125	1170	1190
Время разгона 0–100 км/ч, с	11	12,4	12,0	13,5
Максимальная скорость, км/ч	180	170	175	165
Топливо/запас топлива, л	A95/47			
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	5,4	5,5	5,7	5,7
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый			
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация/число клапанов	P4/16			
Рабочий объем, см³	1586			
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	86/117 6000			
Крутящий момент, Н·м при об/мин	156 4400			
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	передне-приводная		полно-приводная	
Коробка передач	M5	CVT	M5	CVT
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ упругая балка			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/ дисковые			
Размер шин	205/60R16, 205/50R17			

Различия между двумя поколениями Suzuki SX4

Размеры	NEW SX4	SX4 CLASSIC
Длина, мм	4300	4150
Ширина, мм	1765	1755
Высота, мм	1585	1605
Колесная база, мм	2600	2500
Колея спереди/сзади, мм	1535/1505	1500/1495
Объем багажника, л	430	270
Размер шин	205/60R16, 205/50R17	205/60R16



Увеличение размеров салона Suzuki SX4 в сравнении с первым поколением модели, мм



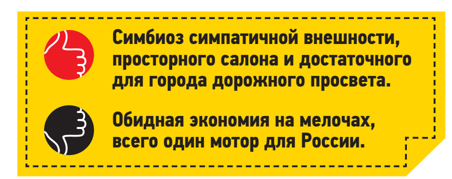
«Нью SX4», как и предшественник, остался типичным городским кроссовером, пусть и слегка раздавшимся.

New SX4 прибавил не только в просторе, но и в опциях. И, что очень важно, не растерял достоинств предыдущего поколения.



Даже у переднеприводного экземпляра выхлопная система расположена низковато. Но не забывайте, что это европейская версия.

Наши компактные сумки не заняли в багажнике много места. Его объема вполне достаточно для поездок, скажем, в супермаркет. Под полом еще одна ниша, и только под ней – шинный ремкомплект.



и хочется щелкать после очередного поворота горного серпантина. Тормоза осаживают кроссовер, и он охотно ввинчивается в следующий вираж. К черту этот пластик, не вечно же на него пялиться!

А вот к передним стойкам все же придерусь. Они настолько широки, что в одном из поворотов за левой полностью спрятался грузовик. Конечно, разъехались, но было неприятно. После этого эпизода в крутые повороты я заходил, то поглядывая в стекло водительской двери, то пригнувшись к рулю.

Мотор, отвечающий Евро-5 и развивающий 120 сил, бодр во всем диапазоне оборотов, что случается в наши «экологические» годы нечасто. Разгон со светофора энергичный, да и середина хороша. На 4000 об/мин будто кто-то подталкивает машину в спину, поэтому даже в горах ее прыть не исчезает – в SX4 хочется мчать до вершины!

Японцы оказались не чужды модному тренду на снижение веса. У бензинового двигателя изменили крепления, уменьшили вес поршней, коленчатого вала и шатунов. Облегчили выпускную систему, а также установили более легкие радиатор и вентилятор системы охлаждения. Для нас агрегат придушили до 117 л.с., опустив экологический класс до Евро-4. А вот дизель пока адресован только Европе. К тому же при нем нет автомата, а в России это не в почете.

СЛАДКАЯ ПАРОЧКА

Первый SX4 не потерял своей привлекательности и еще составит конкуренцию субкомпактным кроссоверам. Он дополнит второе поколение модели и, возможно, выполнит роль катализатора при решении о покупке машины классом выше. Ведь в салонах можно будет осмотреть оба «эс-икса».

Добавим внимание женской аудитории, которым всегда пользовался прежний SX4. Слабому полу не важны внедорожные качества, зато интересна легковая управляемость. Ну а топовый вариант с полным приводом и CVT обойдется примерно в 1 150 000 руб. Цена по нынешним меркам жизнеспособная! Так что «Нью SX4» имеет шансы застолбить место рядом с признанными лидерами сегмента. ЗР

Симбиоз симпатичной внешности, просторного салона и достаточного для города дорожного просвета.

Обидная экономия на мелочах, всего один мотор для России.

Масло ЛУКОЙЛ ЛЮКС:
усовершенствованный продукт для российского рынка



ОБЪЁМ ПОТРЕБЛЕНИЯ МОТОРНЫХ МАСЕЛ В МИРЕ ПРОДОЛЖАЕТ УВЕЛИЧИВАТЬСЯ, ПРИ ЭТОМ ДОЛЯ МИНЕРАЛЬНЫХ МАСЕЛ ПОСТЕПЕННО УМЕНЬШАЕТСЯ В ПОЛЬЗУ СИНТЕТИЧЕСКИХ И ПОЛУСИНТЕТИЧЕСКИХ ПРОДУКТОВ. ПРИ СУЩЕСТВУЮЩЕМ МНОГООБРАЗИИ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ НА ПРИЛАВКАХ МАГАЗИНОВ ВАЖНО СДЕЛАТЬ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР. ЛУКОЙЛ ПРЕДЛАГАЕТ СОВРЕМЕННЫЕ ПРОДУКТЫ, СООТВЕТСТВУЮЩИЕ САМЫМ ВЫСОКИМ СТАНДАРТАМ КАЧЕСТВА И ОТЛИЧАЮЩИЕСЯ КОНКУРЕНТНОЙ ЦЕНОЙ.

МАРИЯ ЯГОДА
старший менеджер Управления научно-технического развития ООО «ЛЛК-Интернешнл» (100%-дочерняя структура ОАО «ЛУКОЙЛ», отвечающая за развитие бизнеса смазочных материалов)

Российский автомобильный рынок серьезно изменился, и локализация производства мировых автомобильных брендов в нашей стране потребовала нового подхода к качеству материалов, выпускаемых отечественными производителями и моторное масло – не исключение. Чтобы соответствовать жёстким требованиям, необходимо постоянно работать – как над созданием новых продуктов, так и над улучшением традиционных рецептур. Одним из примеров усовершенствования выпускаемых продуктов служит обновлённая линейка полусинтетических масел **ЛУКОЙЛ ЛЮКС**, начало производства и выход на рынок которых запланировано с 2014 года.

На сегодняшний день масла серии **ЛУКОЙЛ ЛЮКС** являются первыми российскими маслами, полностью соответствующими требованиям спецификации Европейской Ассоциации Производителей Автомобилей ACEA 2012 года выпуска. Требования ACEA Sequences 2012 содержат ряд существенных изменений по сравнению с выпуском 2010 года, включая как введение новых тестов, так и ужесточение требований к результатам прохождения существующих тестов.

Это, конечно, прекрасно, что масло соответствует требованиям Европейской Ассоциации, но ведь условия в России не такие, как в Европе, скажите Вы. И будете правы. Именно поэтому специалистами компании ООО «ЛЛК-Интернешнл» (100%-дочерняя компания ОАО «ЛУКОЙЛ», отвечающая за развитие бизнеса смазочных материалов в России и за рубежом) было решено не просто использовать базовые требования, но и ужесточить некоторые из них. Так, новые масла получили увеличенное

значение щелочного числа (10-11 мг КОН/г против 7-8 мг КОН/г для аналогичных масел на российском рынке). Это гарантирует сохранение высокой эффективности по нейтрализации кислот и продуктов окисления, образующихся при работе двигателя, в течение более длительного срока эксплуатации.

Но какие гарантии, что масла действительно соответствуют требованиям производителей оборудования? Как и где это можно проверить? Ответ довольно прост: сделать это можно в независимых европейских лабораториях путём проведения полного комплекса испытаний. И новые полусинтетические масла полностью их прошли!

При взгляде на техническое описание продукта, в котором включены значения таких показателей как вязкость, температура вспышки, щелочное число и т.д., не стоит, однако, считать, что это единственный набор показателей, который оценивается при разработке масла. Измерение этих базовых лабораторных параметров является лишь первым шагом. Далее следуют испытания на стендах, которые имитируют реальные условия эксплуатации масла, среди которых, можно отметить тест на измерение износа и коэффициента трения на машине SRV (высокочастотная машина трения с линейными колебаниями).

Впрочем, даже самые совершенные имитационные стенды не могут заменить тестирования на реальном оборудовании. Одним из самых показательных моторных тестов является тест на двигателе Mercedes Benz OM646LA, который оценивает противоизносные свойства масла, а также чистоту поршня и нагарообразование. Успешное прохождение этого теста позволяет не только заявить о соответствии ACEA-2012, но и получить официальное одобрение производителя данного оборудования.

Чтобы лучше понять как проходит тестирование, представьте себе реальный двигатель (4 цилиндра, 16 клапанов, максимальная мощность 110 кВт при 4200 об/мин), который испытательные лаборатории закупают непосредственно у компании Daimler, установленный в отдельной комнате. Этот двигатель имеет специальную систему подачи топлива и вывода отработанных газов, а также множество датчиков, которые постоянно снимают основные показатели работы и выводят их на монитор для контроля. В двигатель заливают испытуемое масло и запускают.

После испытания двигатель разбирают и подвергают тщательной инспекции. Кулачки, толкатели и цилиндр исследуются на предмет износа. Цилиндр также оценивается и на наличие или отсутствие полировки хонингованной поверхности, призванной удерживать масло в зоне трения. Дополнительными критериями также служат чистота поршня и наличие нагара, которые характеризуют моюще-диспергирующие свойства масла. Для каждого показателя установлены жесткие лимиты, каждое испытуемое масло сравнивается с эталонным. А определенные в лаборатории значения показателей не редко проверяются специалистами самой компании Daimler!

Продолжительность работы двигателя в данном тесте составляет 300 часов, что при средней скорости в 60 км/час составляет 18 000 км. Для Европы 15 000 – 18 000 км - средний пробег автомобиля до смены масла, для России характерны более короткие интервалы смены – 10 000 - 15 000 км, а при тяжелых условиях даже ниже – до 7 000 км. Успешное прохождение моторного теста длительностью 300 часов свидетельствует о том, что полусинтетическое масло **ЛУКОЙЛ ЛЮКС** обеспечивает надежную защиту двигателя от износа и нагара в течение всего срока службы.







	5W-40	10W-40	5W-30
Американский Институт Нефти API	SM/CF	SM/CF	SL/CF
Европейская Ассоциация Производителей Автомобилей ACEA Sequences 2012	A3/B4	A3/B4	A5/B5
Mercedes-Benz	229.3	229.3	-
Volkswagen	502.00/505.00	502.00/505.00	-
Ford	-	-	WSS-M2C913-C

ПОДГОТОВКА ПОЧВЫ

Репортаж с салона коммерческих автомобилей | **Место** действия Москва | **Автор** Максим Сергеев | **Фото** Александр Батыру

В этом году «Комтранс» прошел в 14-й раз – его уже можно считать одним из крупнейших мероприятий подобного рода. Нынче сюда приехало больше сотни иностранных журналистов – своего рода рекорд. Наш рынок сохраняет привлекательность и перспективность на фоне европейского кризиса. Понимая это, производители стараются заранее удобрить почву в надежде на рост потенциала.

«Рено тракс»

Полная смена модельного ряда «Рено тракс» прошла в июне, и вот спустя три месяца эти же машины красовались на российской выставке. У нас показали наследника «Магнума» – флагманский тягач «Рено-Т» (на фото) и строительный «Рено-К», продолжающий традиции популярного «Керакса». Машины интересны тем, что их агрегатная база унифицирована с техникой хозяина – «Вольво тракс», а вот позиционироваться они будут чуть ниже, в среднем ценовом сегменте.

Запуск в производство новых «рено» на калужском заводе запланирован на последний квартал 2014 года. Сейчас завод закрыт для переоборудования.

«Вольво тракс»

Знаковым событием стало то, что на выставке прошли сразу две церемонии награждения – чествовали победителей российского и европейского конкурсов «Коммерческий автомобиль 2014 года». Победителем в обоих стала «Вольво тракс» со своим новым флагманом модельной линейки FH. Российские перевозчики смогут опробовать новинку уже в следующем году – после старта производства в Калуге в первом квартале.









ДАФ

Фирма представила дебютировавший в прошлом году новый XF, соответствующий требованиям норм Евро-6, – его уже можно заказать в России. Грузовик оснащается новыми двигателями «Паккар MX-11» (10,8 л) или MX-13 (12,9 л) с системой впрыска топлива «коммон рейл» и турбонагнетателем с переменной производительностью. Стоит заметить, что двигатели с системой рециркуляции EGR очень требовательны к качеству топлива. Видимо, ДАФ – единственная компания-импортер из европейской «большой семерки», которую не смущает качество российской солярки.

«Хёндэ»

Первое пришествие «корейцев» в сегмент тяжелых магистральных тягачей в России провалилось – немного нашлось желающих приобрести морально устаревший и тесный HD450.

Вторая попытка выглядит интереснее. «Хёндэ-Эксциент» (Xcient) вполне похож на европейскую технику: высокая кабина на пневмоподвеске, двигатель мощностью 410 л.с., 16-ступенчатая коробка ZF. Собрана машина аккуратно, а интерьером неуловимо напоминает МАН. Выход на рынок запланирован в будущем году. Цены пока неизвестны, однако, по словам стендистов, «Хёндэ» хочет занять нишу, оставленную МАНом после прекращения политики демпинга.





МАН

Не прошло и трех лет со дня объявления о намерениях создать российское производство, как обещанный завод под Питером дал первую продукцию. Парадных мероприятий по этому поводу не было, зато на выставку прибыл трехосный TGS WW 6×4 именно как «первый тягач МАН, собранный на санкт-петербургском сборочном предприятии». Однако его VIN заканчивается на 00038 – видимо, первые 37 грузовиков ушли на отладку технологии.

Российское представительство МАНа пережило очередную смену руководства, а вместе с ней решительный переход к новой маркетинговой политике. Теперь о былых умопомрачительных скидках можно забыть, стоимость всех грузовиков, как импортных, так и собранных у нас, вполне на уровне цен конкурентов.



«Мерседес-Бенц»

Компактный и легкий «Цитан» (фото внизу) наконец добрался до России. Будучи перелицованным «Рено-Кангу» с его родными дизельными моторами, но измененными подвеской, интерьером и гордой трехлучевой звездой, этот фургон оказался неожиданно дорогим: от 866 000 руб. за цельнометаллический вариант и от 935 000 руб. за грузопассажирскую версию. Аналогичные «Кангу» дешевле в среднем на 200 тысяч.



«Даймлер» также обновил всю модельную линейку грузовиков, но к нам ее пока не везут, рассчитывая сбывать выпускаемые в Набережных Челнах «Актрос» и «Аксор» прежних поколений. Основное оправдание такой политики – неуверенность в качестве топлива. Поэтому грузовики новых поколений попадут к нам не раньше 2015 года. А пока компания взялась за продвижение полноприводных моделей «Цетрос» и «Унимог». Был представлен также четырехосный «Актрос МР3 SLT» (фото вверху), предназначенный для перевозки свертяжелых грузов весом до 250 т.

«Скания»

Одна из немногих компаний, сумевших по результатам первых девяти месяцев 2013 года показать рост продаж. Главным ее экспонатом был роскошный 550-сильный тягач «Скания-R550» с двигателем V8 в штучной раскраске «черный янтарь» от шведского дизайнера Свемпы. В подавляющем большинстве такие машины создаются как шоу-траки, но данный экземпляр уже нашел своего владельца – им стала питерская компания «Нордленд», известная своим парком эксклюзивных «сканий».





«Интернешнл»

Американская фирма предпринимает вторую попытку закрепиться на российском рынке. Если раньше продвижением марки занимался питерский «Гудвил Холдинг», то теперь открыто собственное представительство и есть желание торговать напрямую. «Интернешнл-Простар» в версии для России способен работать с евротрейлерами. В частности, у него европейская высота седла – 1150 мм. Тягач оснащается 430-сильным дизелем, который благодаря рециркуляции выхлопных газов отвечает требованиям Евро-5. Коробка передач по доброй американской традиции не синхронизирована. Цена – 147 000 долл. Дорого? Не то слово! Зато как эффектно вы будете выглядеть на настоящем новом «американце»!



«Ивеко»

Италия и Голландия – страны с самым газифицированным транспортом в Европе. Закономерно, что «Ивеко» в русле провозглашенного Россией курса на использование газа уставила стенд машинами, работающими на метане. Например, маршрутка производства «СТ Нижегородец», выполненная на шасси «Дейли 50C14G», обеспечит себестоимость одного пассажиро-километра в 5,5 копейки! При мощности 136 л.с. двигатель потребляет всего 14,5 м³ метана на 100 км, а дальность хода на одной заправке 400 км. Кстати, перспективы газификации так привлекли компанию «Нестле», что она приобрела метановый среднетоннажник «Еврокарго» (на фото).

«Пежо-Ситроен»

Концерн PSA наконец привез в Россию европейский фургон 2013 года – «Пежо-Эксперт»/«Ситроен-Джампи». Год назад представительства французских марок в один голос заверяли, что России вполне достаточно уже имеющегося модельного ряда. Однако под нажимом дилеров «Эксперт»/«Джампи» доехал и до нас. Это одна и та же машина, различия только в оформлении передней части. По своим размерам фургон чуть крупнее привычной парочки «Пежо-Партнер»/«Ситроен-Берлинго» и снабжен 1,6-литровым (90 л.с.) или 2-литровым (120 л.с.) турбодизелем в сочетании с 6-ступенчатой коробкой. Предлагается два варианта колесной базы и высоты крыши. Пока к нам везут только цельнометаллические фургоны. Цена начинается с 899 000 руб.



ГАЗ

На очереди внедрение фургонов «Соболь-Некст» (фото справа). Их коробки передач будут с тросовым приводом, а кроме дизеля «Камминс» под капотом появится новый бензиновый двигатель «Эвотек». За красивым названием скрывается старый добрый УМЗ, но существенно переработанный. В частности, рабочий объем сокращен с 2,9 до 2,7 л, а все навесное оборудование импортное. Расход топлива обещают ниже на 5%. Начало производства – 2015 год.

Более близкая перспектива – среднетоннажный «Газон-Некст» (да-да, это официальное наименование; фото слева) с двигателями «Камминс 3,8» или ЯМЗ-534. Обещают цену ниже миллиона рублей!

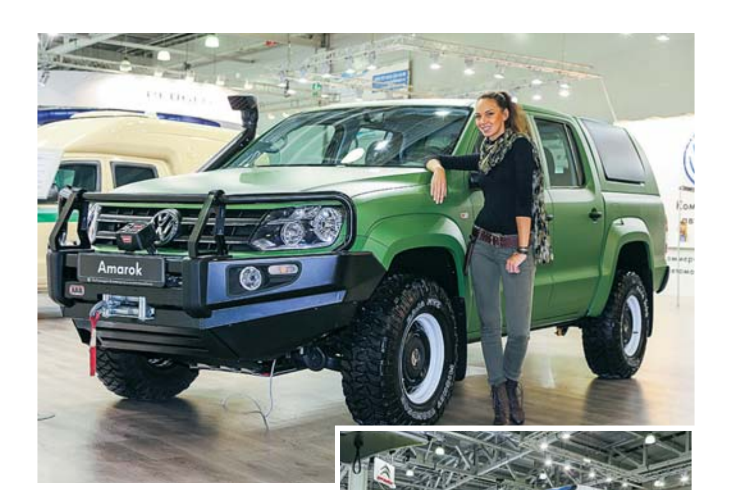




«Рено»

Вопреки опасениям, что с появлением на нашем рынке «Мерседес-Бенца Цитан» его французский кузен «Кангу» нас покинет, российское представительство «Рено» не только не свернуло продажи, но даже привезло рестайлинговую версию. Отныне оно намерено также продавать в России машины не только с бензиновыми двигателями, но и с дизельными.

Рестайлинг коснулся линии капота и слегка оквадратил переднюю оптику, появилась решетка радиатора в стиле легковой линейки. Интерьер тоже стал солиднее. Цены начинаются с 610 000/650 000 руб. за бензиновую/дизельную версию грузового фургона и с 660 000/700 000 руб. за грузопассажирский автомобиль.



«Фольксваген»

На фольксвагеновском стенде разместилось ни много ни мало 17 машин, в основном версии «Кэдди», «Крафтера» и «Транспортера». Но самыми интересными оказались спецмодификации пикапа «Амарок». Например, 180-сильная полноприводная карета скорой помощи со всем необходимым в кузове, включая дефибриллятор и кислородный баллон.

Компания «СпецБуксир» построила на базе 140-сильной версии эвакуатор, снабдив его итальянской надстройкой «Омарс». Он способен буксировать автомобили массой до 3 т методом частичной погрузки, а комплект спецоборудования позволяет участвовать в спасательных операциях. Были также представлены «Амарок Охотник» (фото вверху) и бронированная версия пикапа.

ПРЕМЬЕРЫ

БИРЖА ТРУДА

Подержанных фургонов-пятилеток стоимостью до миллиона рублей пруд пруди. **Максим Приходько** и **Александр Кульнев** (фото) попытались найти наилучший вариант.



Вторичный авторынок – это не только легковые авто, но и подержанные грузовики. Модели, для которых нужна категория С, оставим крупному бизнесу и обратим свой взор на коммерческий транспорт категории В, как наиболее востребованный частными предпринимателями. Конечно, в этом сегменте исконно отечественный автопром также изрядно преуспел, но ведь для себя большинство из нас старается приобрести иномарку, – так стоит ли экономить на рабочем инструменте? Посмотрев форумы любителей коммерческой техники и оценив предложения на рынке, мы остановились на трех кандидатах: «Рено-Мастер», «Хёндэ-Портер» и «Мерседес-Бенц Спринтер». Все – без пробега по России, соответствуют нашему возрастному цензу, все с дизельными двигателями и грузоподъемностью 1,2-1,3 тонны.Первые два уложились в сумму до миллиона рублей с запасом, «геноссе Бенц» перекрыл ее на 275 тысяч. Вот и проверим, стоят ли они тех денег, которые за них просят.

КОРЕННОЙ КОРЕЕЦ

Модель раскручена благодаря первому поколению этого грузовика, который собирали на ТагАЗе. На базе «Портера 2» выпускаются бортовой грузовик, самосвал и машины со всевозможными надстройками. Есть и полноприводные версии. Представленный экземпляр был с изотермической будкой, длина борта 320 мм. Удивительно, что при такой народной любви нет официальных поставок грузовика в Россию. Авторизованные дилеры марки с удовольствием ввозят эту машину в обход фирмы и выставляют в шоу-румах наравне с сертифицированной продукцией.

Внешне годовалый фургон выглядел как с конвейера. Вначале занялись осмотром грузового отсека. Чистые сэндвич-панели кузова и внутри оказались незатертыми. Для погрузки-выгрузки помимо торцевых распашных дверей есть бортовая. Все проемы закрываются на замок, ключ в комплекте. Приятный синий цвет кабины, большие зеркала плюс круглое сферическое, чтобы оценить обстановку непосредственно перед кабиной. Одно плохо: передние и задние колеса – разного диаметра, отчего у машины две запаски. Будете покупать такой грузовик, обратите внимание на степень изношенности задних колес. Отечественной резины с такими параметрами (155/R12C) нет, импортная недешева – от 6000 рублей за колесо, коих на задней оси четыре штуки. Отметим, что в этой троице самый



Рабочее место в «Портере 2» заметно удобнее, чем в предшественнике. Рулевая колонка регулируется по высоте.

Груз в «Портере» запирается штатным замком, комплект ключей к машине прилагается.



Стоимость некоторых новых деталей и расходников для Hyundai Porter 2 в Московском регионе, руб.

Правое зеркало	2690
Комплект тормозных колодок	3000
Переднее левое крыло	1480
Пыльник рулевой рейки	560
Воздушный фильтр	711
Задний тормозной цилиндр	1377

Примерная стоимость ТО-20 000 км и других ремонтных работ для Hyundai Porter 2 в Московском регионе (у неофициального дилера), руб.

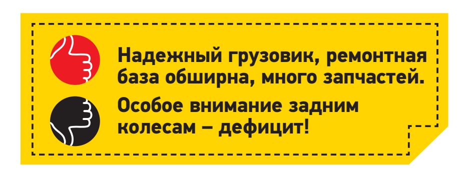
Работа	4500
Запчасти	3800–4000
Замена сцепления	2920
Замена тормозных колодок	1300



«Хёндэ-Портер 2» (близнец – «Киа-Бонго 2»)

Цена 898 000 руб. (официально не поставляется), 2012 г., заявленный пробег 3000 км; без пробега по РФ.

Комплектация: дизельный мотор 2,5 л, 123 л.с., МКП, подушка безопасности, антиблокировочная система, гидроусилитель руля, кондиционер, магнитола, зеркала с электроприводом, парктроник, подогрев сидений, центральный замок.



тонкий лакокрасочный слой оказался у «Хёндэ»: от 97 до 123 микрон. Других замечаний к внешнему виду не было.

Внутри все тоже ожидаемо хорошо. Трехместная кабина «Портера 2» шире и выше, чем у предшественника. Есть кондиционер, магнитола с CD-проигрывателем. Однако непонятно, почему при таком скромном пробеге крышку внушительного бардачка словно утюгом пытали, настолько несвежей и мятой она выглядела.

Для доступа к двигателю надо приподнять два пассажирских сиденья. Нам показалось это неудобным. При осмотре снизу машина произвела очень приятное впечатление: никаких течей, ржавчины и другого криминала.

«Рено-Мастер» (близнецы – «Опель-Мовано», «Ниссан-Интерстар»)

Цена 795 000 руб. (новое авто – от 998 000 руб.), 2008 г., заявленный пробег 80 000 км.
Комплектация: дизельный мотор 2,5 л, 120 л.с., МКП, подушка безопасности, антиблокировочная система, гидроусилитель руля, кондиционер, зеркала с электроприводом и обогревом, центральный замок.

Стоимость некоторых новых деталей и расходников для Renault Master в Московском регионе, руб.

Шаровая опора	400
Комплект сцепления	11 490
Тормозные колодки	1000
Капот	600
Воздушный фильтр	375
Передний бампер	7300

Примерная стоимость ТО-90 000 км и других ремонтных работ для Renault Master (у официального дилера), руб.

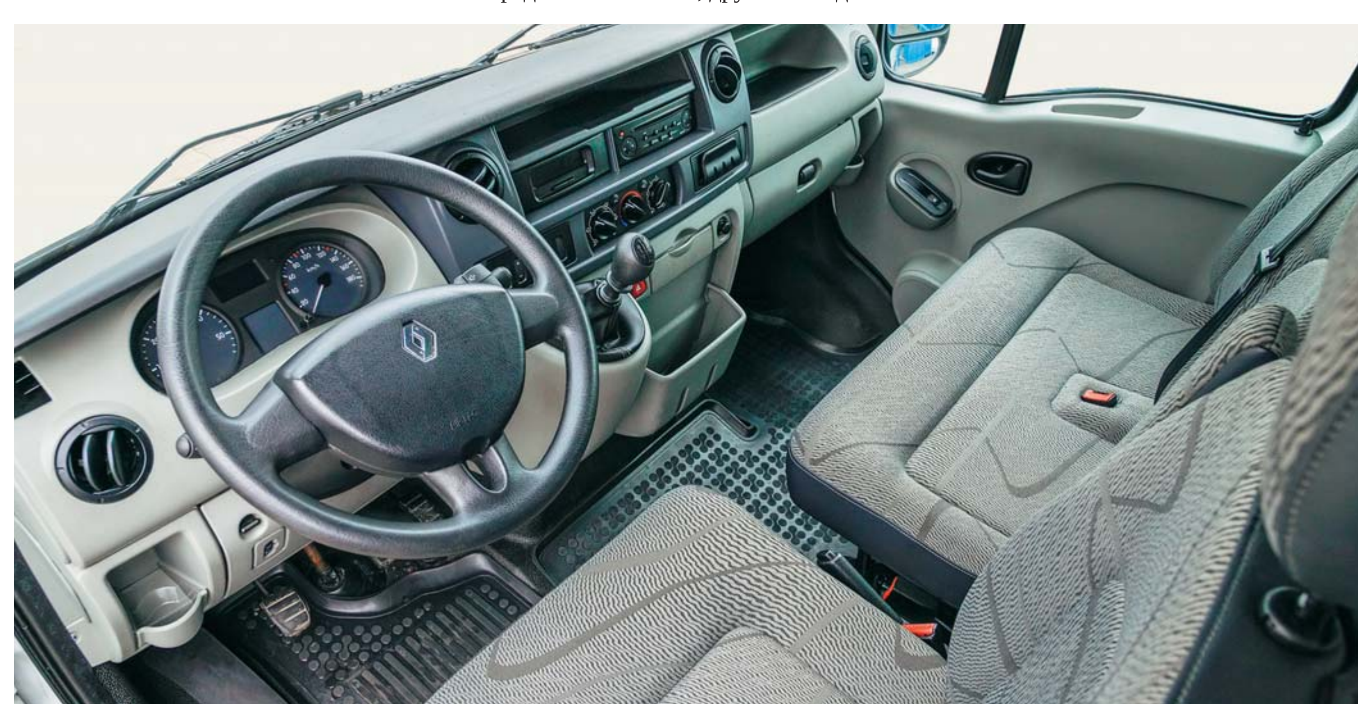
Работа и запчасти	13 099
Замена сцепления	16 000
Замена ремня ГРМ	7000
Замена переднего подшипника ступицы	3000

МАСТЕРОВОЙ

Ситуация с этим авто – полная противоположность истории «Хёндэ». «Мастер» и первого, и второго, как этот, поколений методично пробивал себе дорогу, прежде чем его третью версию стали официально предлагать на нашем рынке. Цвет самого возрастного фургона нашего обзора – белый, коммерческий. За годы службы сильно машину не били. Прибор показал, что красили капот и низ правой сдвижной двери. Сделали хорошо, «жучков» нет. Заводской слой краски на этой машине оказался самый толстый.

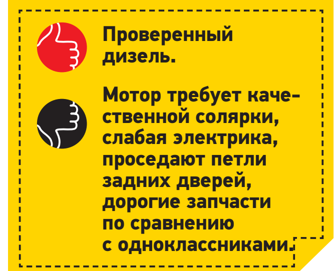
В трехместной кабине приборы, знакомые по легковым «рено», много лотков под бумаги формата А4. Что касается грузового отсека, его переборка не глухая. Легкий и длинный груз можно разместить, протянув от верхнего края ветрового стекла до задних дверей, которые, заметим, распахиваются лишь на 90 градусов. Кубатура позволяет размещать европоддоны между задними арками, для фиксации груза есть проушины в полу. Стекло водительской двери предательски позвякивало в среднем положении, других поводов для придирок к внешности нет. Осмотр снизу порадовал меньше. Сразу видно, что фургон богато поколесил по Европе, прежде чем осесть в Москве в ожидании, так сказать, второй смены. Поддон картера и корпус МКП щедро умаслены. Многочисленным сальникам и прокладкам пришел каюк. Уж сальнику коробки и правого ШРУСа – наверняка. Днище «француза» выглядело еще крепким, но рыжие «паучки» уже наметили себе немало дорожек. Единственный плюс – шины: почти новая коммерческая резина, включая запаску.

А еще «Мастер» не завелся с первого раза, – значит, к будущим тратам надо приплюсовать покупку емкого аккумулятора.





Рабочее место «Рено-Мастер» даже спустя пять лет со дня выпуска с эргономической точки зрения заслуживает твердой пятерки. Чего стоит потолочный поручень над головой среднего пассажира!



Проверенный дизель.

Мотор требует качественной солярки, слабая электрика, проседают петли задних дверей, дорогие запчасти по сравнению с одноклассниками.



«Мерседес-Бенц Спринтер» (близнецы – «Додж-Спринтер», «Фольксваген-Крафтер»)

Цена 1 275 000 руб. (новое авто – от 1 445 000 руб.; «Спринтер Классик», собранный в Нижнем Новгороде, – от 1 177 000 руб.), 2010 г., заявленный пробег 160 000 км.

Комплектация: дизельный мотор 2,1 л, 129 л.с., МКП, две подушки безопасности, антиблокировочная и противобуксовочная системы, гидроусилитель руля, круиз-контроль, центральный замок.

ЗВЕЗДАНУТЫЙ

На шасси «Мерседеса» даже бетономешалка смотрится стильно и красиво. Коммерческий фургон с трехлучевой звездой на капоте – второй по возрасту в троице, но с самым большим пробегом. Однако внешне свеж как огурчик. Ну разве что левое крыло перекрашено, как и левая задняя дверь. А так – корабль!

Кабина рассчитана на трех человек, удобная передняя панель, много отсеков для документов. Внутри на большой пробег намекал захватанный руль. Еще из минусов – отсутствие кондиционера, а также запаски. Вместо нее в грузовом отсеке лежала шина. Без диска. Состояние колес, кстати, хорошее, но боковины задних стерты – сказывается большая колесная база. Нет-нет да и не впишешься в поворот, вот они и затираются. Зато задние двери открываются на 270 градусов, а в грузовом отсеке можно спрятать пять европоддонов.

Снизу авто, несмотря на пробег, выглядело тоже вполне по-мерседесовски. Несомненно, сажевый фильтр перед эмиграцией заменили: промежуточные опоры карданных валов блестели, как на параде. Про течи и подтеки говорить не приходится. В общем «Мерседес-Бенц» с самой длинной базой был хорош! Еще бы стоил дешевле.

Мы специально выставили машины таким образом, чтобы сразу стало понятно, у какой погрузочная высота наименьшая. В этой номинации победил «Рено-Мастер».



Благодарим Суперавтомаркет «Формула 91» за помощь в подготовке материала.

«Мерседес», пусть и грузовой, остается «Мерседесом»: всё лаконично, строго, функционально, но без души. И правильно – на такой машине деньги зарабатывают.

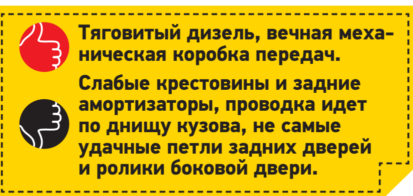
Стоимость некоторых новых деталей и расходников для Mercedes-Benz Sprinter в Московском регионе, руб.

Задний амортизатор	4435
Рулевая тяга	759
Передний ступичный подшипник	1980
Ремкомплект рулевой рейки	990
Топливный фильтр	1400
Передний бампер	3750

Примерная стоимость ТО-160 000 км и других ремонтных работ для Mercedes-Benz Sprinter (у официального дилера), руб.

Работа и запчасти	от 18 000
Замена помпы	9600
Замена ступицы в сборе	4800
Регулировка схождения и развала	4500





Тяговитый дизель, вечная механическая коробка передач.

Слабые крестовины и задние амортизаторы, проводка идет по днищу кузова, не самые удачные петли задних дверей и ролики боковой двери.

РАБОЧИЙ ПОЛДЕНЬ

После знакомства с тремя образцами коммерческого транспорта окончательный выбор пал на «Хёндэ-Портер 2». Ездовые качества, грузоподъемность вне конкуренции. Если не вспоминать про малюсенькие задние колеса, просто идеальное решение для бизнеса. Впрочем, встречаются экземпляры, у которых шины уже 13-дюймовые.

«Мастер» и «Спринтер» проиграли, так как за затребованную за них сумму нынче можно купить новую или почти новую машину, притом на гарантии. (В случае с «мерсом» новое авто выйдет даже дешевле, чем подержанное!) Для коммерческой техники с большим пробегом этот показатель важнее первоначальной стоимости. ЗР

БИЗНЕС-КЛАСС **CITROËN**

* Креативные технологии. Реклама.

** Цены действительны на следующие версии автомобилей:Citroën Berlingo грузовой 1,6i 90 МКПП фургон; Citroen Jumpy Fourgon HDi 90 МКПП; Citroën Jumpy Multispace HDi 90 МКПП;Citroën Jumper Fourgon FgTI 30 L1H1 2,2 HDi 130 МКПП; Citroën Jumper Minibus на базе L1H1 2,2 HDi 130 МКПП, 8+1 мест; Citroën Jumper Chassis ChCa 33 L2S 2,2 HDi 130 МКПП. Цены действительны до 31.10.2013.

*** Citroën Berlingo грузовой 1,6i 90 МКПП, для длинной версии; Citroën Jumper Fourgon Fg L4H3 2,2 HDi 130 МКПП;Citroën Jumper Minibus Автобус категории А (городские перевозки:18+4); Citroën Jumper Chassis ChCa 33 L2S 2.2 HDi 130 МКПП.













CITROËN **BERLINGO грузовой**
от **611 000** руб **

ВМЕСТИМОСТЬ – 2 ЕВРОПАЛЛЕТА***

CITROËN **JUMPY**
НОВИНКА 2013

грузовой
от **899 000** руб **

пассажирский
от **999 000** руб **

CITROËN **JUMPER FOURGON**
от **1 019 000** руб **

ДО 17 м² БИЗНЕС-ПРОСТРАНСТВА ***

CITROËN **JUMPER MINIBUS**
от **1 257 000** руб **

ДО 22 ПАССАЖИРОВ ***

CITROËN **JUMPER CHASSIS**
от **943 000** руб **

ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ТРАНСФОРМАЦИИ ***

Представляем Вам программу Citroën Business, с которой ваш бизнес покорит новые высоты. Корпоративных клиентов ждет всесторонняя поддержка в вопросах покупки и дальнейшего обслуживания автомобилей.
Это и специально выделенные менеджеры, и парк автомобилей для тест-драйва, и услуга предоставления подменного автомобиля и, конечно, гарантия оперативной сервисной помощи. Пристегните ремни и приятного полета бизнес-классом!

Для корпоративных клиентов действует специальное предложение.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE*



НЕ СОТРЕШЬ

Максим Сергеев познакомился с новыми шинами марки Goodyear – FuelMax и KMax, предназначенными для грузовиков.

Среди критериев выбора шин для европейских перевозчиков наиболее значимыми в опросе «Гудиера» были названы экономия топлива (77%) и ресурс (76%). Далее идут сцепление на мокром покрытии (75%), окупаемость (68%) и сцепление на снегу (51%). Исходя из этих требований, зачастую противоречащих друг другу, «Гудиер» и создала две линейки грузовых шин.

По заверениям разработчиков, пробег шин «К-Макс» на 35% больше, чем у предшествующей модели, а у «Фьюэл-Макс» сопротивление качению на 10% меньше. За счет чего?

Три основных компонента шины – каркас, состав смеси и рисунок протектора; «Гудиер» не стал вносить изменения в каркас, но полностью переработал смесь и протектор.

Модель «К-Макс» ориентирована в основном на региональные перевозки. Протектор оптимизирован с применением методов компьютерного моделирования в расчете на более равномерный износ. В частности, увеличилась жесткость плечевой зоны, изменилось количество и расположение трехмерных ламелей для шин задних ведущих осей, а покрышки, предназначенные для передних управляемых колес, обзавелись самоочищающимися канавками и дополнительными ребрами жесткости. В конструкции шин «К-Макс» использованы два слоя смеси. Верхний, более жесткий, повышает сопротивляемость износу, а мягкий базовый снижает сопротивление качению.



В линейке «Гудиер» предусмотрены разные шины для управляющих и ведущих осей тягача, а также для колес прицепа.

Рисунок протектора экономичных шин «Фьюэл-Макс» еще более сложный: он рассчитан на сохранение первоначальных характеристик в течение всего срока эксплуатации. Здесь использованы скрытые канавки, вступающие в работу, когда шина износится на 50% и первоначальный рисунок сотрется.

Результаты испытаний говорят о том, что в парке из 50 автопоездов переход на эту модель шин позволит экономить до 45 000 евро в год.

Обе линейки имеют маркировку «Альпийская» и «Три пика», что позволяет позиционировать их как всесезонные шины с хорошим сцеплением на снегу. Но, по мнению специалистов фирмы, эти шины все-таки не для ледяной корки и в российских условиях лучше использовать настоящие зимние.

Новинки появятся в продаже в следующем сезоне. ЗР

130 км/ч разрешат в России уже этой осенью. Первым станет участок трассы М4 «Дон» от 51-го до 120-го км в Московской области. На остальных участках магистрали увеличивать максималку пока не планируют.



6,1 метра от бампера до бампера – мировой рекорд длины серийного легкового автомобиля поставил «Роллс-Ройс Фантом EWB». А размер стандартного парковочного места в Москве сейчас 7,5 м. Налицо явный излишек площади, поэтому в скором будущем парковочные места урежут на полный метр.



САМЫЙ МАЛЕНЬКИЙ

Из городского субкомпакта «Фольксваген-Ап» в Вольфсбурге соорудили коммерческий фургон. Грузоподъемность вполне приличная: 306 кг, которым отведено до 1400 л объема. Электрическая силовая установка ставит под сомнение практичность фургона. Дело не в технических характеристиках: 130 км/ч максимальной скорости и запаса хода в 160 км с лихвой хватит развозчикам пиццы, почтальонам и разного рода ремонтникам. Куда важнее цена, а тут ДВС пока предпочтительнее. Не исключено, что при реальном интересе публики «Фольксваген» переведет фургончик на бензиновую тягу. Или же маркетологи вначале оценят, как приняли пассажирскую электроверсию «е-Ап», и решат судьбу фургона по результатам.



КАМАЗ НА СЛУЖБЕ

На международной выставке RussianExpoArms 2013 в Нижнем Тагиле КамАЗ представил новейшие образцы военной техники. К уже знакомому семейству «Мустанг» присоединились автомобили «Тайфун». В их числе три перспективные модели: КамАЗ-63968, -63969 и -53949. Наряду с отечественными разработками в экспозиции завода нашли место иностранной технике.

Несмотря на активную критику, сборку машины быстрого реагирования «Ивеко-65Е19WM», получившей имя «Рысь», для Вооруженных Сил РФ уже наладили в Набережных Челнах.



...И САМЫЙ БОЛЬШОЙ

Слава создателя самого большого в мире самосвала перешла к БелАЗу. Модель 75710 при снаряженной массе 360 т взваливает на себя еще 450 т груза. Монстр длиной более 20 м и шириной почти 10 м опирается на землю двумя осями со спаренными шинами «Мишлен» (диаметр каждой 4 м). Оба моста грузовика сделаны поворотными для улучшения маневренности. Два двигателя суммарной мощностью 4600 л.с. разгоняют машину до 60 км/ч. Представители белорусского завода заявили, что готовят документы для заявки в Книгу рекордов Гиннесса. Предыдущий колосс был выпущен швейцарской фирмой «Либхерр» в 2004 году и перевозил 360 т породы.



20000 евро будет стоить самый маленький кроссовер «Ауди». Модель Q1 на базе «Фольксвагена-Поло» выпустят в 2016 году. Малыш разделит агрегаты с хэтчбеком A1.



28 декабря конвейер АВТОВАЗа покинет последняя «Лада-Самара» – пятидверный хэтчбек «Лада-2114». Несмотря на невысокую цену модели (от 280 тыс. руб.), продажи в последние месяцы упали на 40% – до 27,8 тыс. машин.

ЖИТЬ СТАЛО ПРОЩЕ

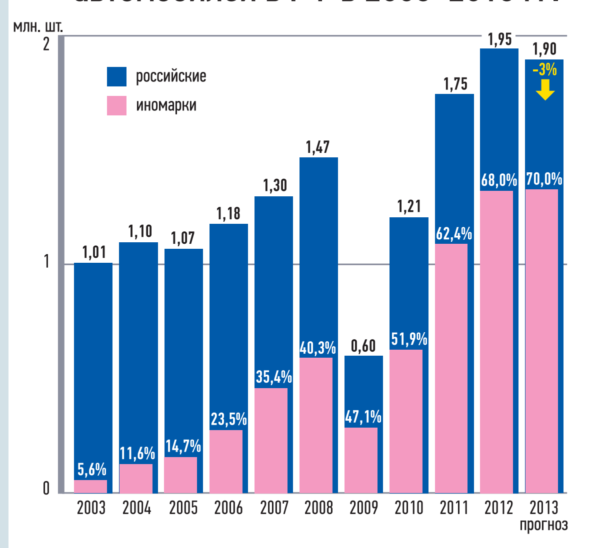


Вступили в силу упрощенные правила регистрации транспорта. Теперь не нужно снимать машину с учета, чтобы ее продать: собственник должен заключить с новым владельцем договор купли-продажи (у нотариуса или в простой письменной форме), а новый хозяин самостоятельно поставит машину на учет в течение десяти суток. Регистрировать машину отныне можно в любом подразделении ГИБДД по всей стране, а при утере номерного знака владелец официально заказывает дубликат. Строго регламентировано и время постановки машины на учет – не более часа. А ожидание с момента получения талончика до сдачи документов ограничено 15 минутами.

НЕДОГРУЖЕНЫ

Производство легковых автомобилей в России, по прогнозам аналитического агентства «Автостат», может сократиться до 1,9 млн штук. Сейчас суммарная заявленная мощность всех заводов – более 3 млн машин в год. Это означает, что российский автопром будет загружен лишь на 60% своих возможностей. Правда, пока не все предприятия достигли проектных показателей, – но в нынешних условиях это даже неплохо.

Производство легковых автомобилей в РФ в 2003–2013 гг.





ПЕРВЫЙ БЕЗОПАСНЫЙ

Китайский седан «Кворос-3» заработал пять звезд за крэш-тест по методике EuroNCAP. Эксперты начислили машине за защиту пассажиров 95%, детей – 87%, пешеходов – 77%. Примечательно, что желтым цветом («достаточная защита») отмечена только грудная клетка «водителя» при фронтальном ударе и при имитации столкновения со столбом, а все остальные секторы манекенов – зеленые. Это первый «китаец», добившийся столь высокого показателя.

Материалы рубрики подготовил Кирилл Милешкин.



АБСОЛЮТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

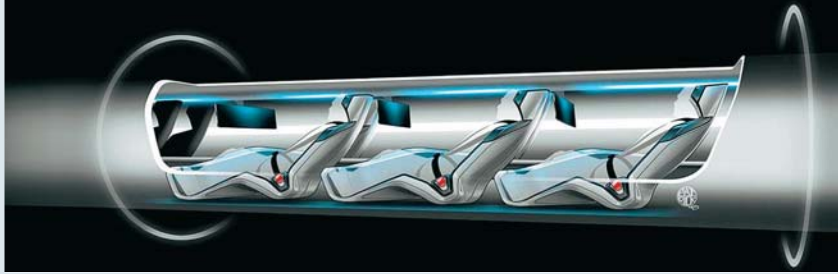
«Вольво» подтверждает свое лидерство в области активной безопасности. Очередные новинки увидят свет вместе со вторым поколением кроссовера XC90. Шведы предлагают первую в мире систему обнаружения препятствий, которая эффективно работает в темноте. Как только в объектив высокочувствительной камеры попадает стоящий на пути автомобиль, пешеход или велосипедист, автоматика отдает команду на экстренное торможение.

Появится и система предотвращения наезда на животных, которая также видит в темноте и задействует тормоза. Как объясняет Томас Броберг, старший консультант по технологиям безопасности «Вольво», стояла задача создать комплекс для обнаружения животных, которые умеют искусно скрываться. Пока техника замечает только крупные экземпляры, так как контакты с ними приводят к значительному ущербу и тяжелым травмам. При наезде на лося на скорости 100 км/ч животное, скорее всего, погибнет, а водитель с вероятностью более 70% получит серьезные травмы.

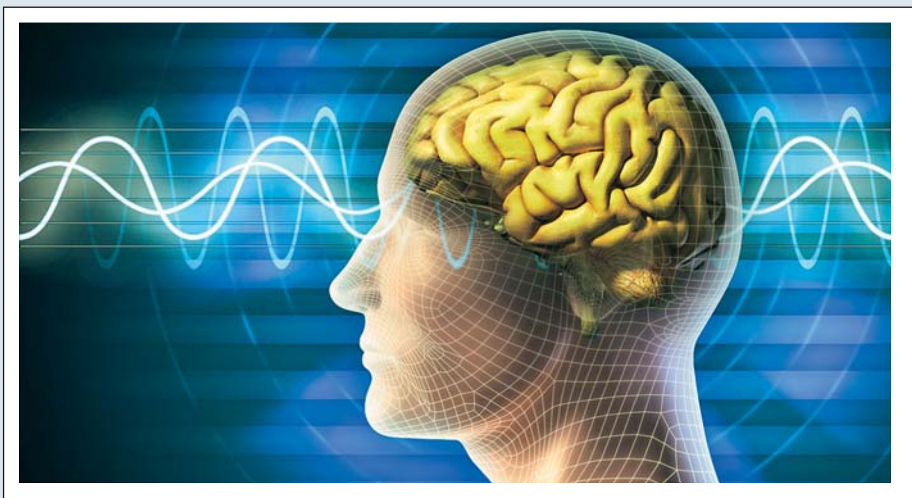
Нужную траекторию движения машина отныне распознает, даже если разметка отсутствует. По сути, электронный помощник фиксирует, как сказано в официальном сообщении, «физическое окончание дорожного полотна» – проще говоря, край дороги. Рулевое управление автоматически выведет машину на верный курс. Интересно, освоится ли электроника на наших трассах, где порой обочину в принципе невозможно отличить от дорожного полотна?

МЫСЛИ «ТЕСЛЫ»

Инженер Илон Маск, возглавляющий компанию по производству космических аппаратов «Спейс-Икс» и одновременно фирму «Тесла моторс», выпускающую электромобили, предложил любопытный проект сверхскоростного транспорта будущего «Гиперлуп». Речь идет о трубопроводе, в котором летают капсулы с пассажирами и грузом. Этакая увеличенная в размерах пневмопочта с экологически чистым приводом. Скорость перемещения в ней поистине космическая – свыше 1200 км/ч! Компактные модули вместимостью 28 человек пойдут с дистанцией в несколько километров. Трубы транспортной системы проложат на опорах над землей. Маск утверждает, что его конструкция достаточно надежно защищена даже от землетрясений. Пилотную линию изобретатель предлагает проложить между Лос-Анджелесом и Сан-Франциско. Такой транспорт эффективно работает на расстояниях до 1500 км. В 57-страничном документе инженер обстоятельно описывает идею, дает финансовые выкладки по проекту, включая стоимость реализации, сроки окупаемости и предполагаемую цену проезда.



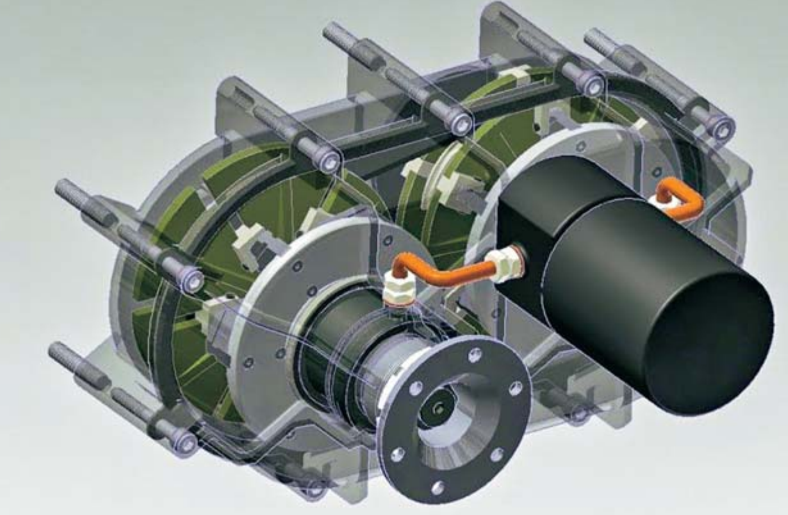




СКАНЕР ДЛЯ МОЗГА

Установлено, что характер электрической активности головного мозга человека так же уникален, как узоры на его пальцах или сетчатке глаза. На основе этого открытия ученые создали принципиально новую систему идентификации. Она будет полезна компаниям-перевозчикам ценных и опасных грузов. Сенсоры, вмонтированные в подголовник сиденья, непрерывно сравнивают биоритмы водителя с образцом, внесенным в память электронного блока. Если вдруг за рулем окажется чужак, автоматика забьет тревогу. Вдобавок рисунок мозговых волн сообщает об усталости человека или о наличии в крови алкоголя и наркотиков – весьма полезная информация перед отправкой в рейс.

МЫ РУБИМ СТУПЕНИ



Голландские изобретатели представили новый тип бесступенчатой трансмиссии CRS (Controlled Rotation System, система контролируемого вращения). По схеме и принципу действия она схожа с классическим вариатором с раздвижными шкивами на входном и выходном валах, только последние заменили дисками. Гидравлические приводы изменяют диаметр рабочих поверхностей, на которые надет ремень, – таким образом уменьшается или увеличивается передаточное число. Изначально новинку предназначали для велосипедов, однако после испытаний и внесения изменений в конструкцию разработчики не исключают ее применения на легких и маломощных машинах, в том числе на электромобилях. Главные преимущества новинки перед классическими вариаторами – компактность, простота, невысокая цена.



ИЗОБРЕСТИ КОЛЕСО

Шинная компания «Хэнкук» представила безвоздушную шину «ай-Флекс», на 95% созданную из материалов, пригодных для переработки. В отличие от разработки «Бриджстоуна» двухлетней давности, где упругими элементами служили каучуковые спицы, нынешнее колесо выполнено из цельного куска синтетического полиуретанового материала. Безвоздушная шина не боится проколов, а значит, безопаснее, чем традиционная покрышка. Кроме того, она легче, что сказывается на расходе топлива и количестве вредных выбросов. Экспериментальный образец диаметром 14 дюймов и шириной 155 мм установили на «Фольксваген-Ап». О перспективах серийного выпуска представители «Хэнкук» пока не распространяются.

Зато колесные диски из композитных материалов увидят свет уже через два года. В 2015-м их примерит седан «Ауди-А8». У продукта под названием «эВолв» за привычной серебристой поверхностью скрывается полимерный пластик и вставки из специального пенопласта. Основой выступает алюминиевый каркас. «Ауди» рассчитывает сэкономить при установке на автомобиль комплекта инновационных дисков более 17 кг. Внушительное снижение неподрессоренных масс заметно улучшит управляемость и продлит жизнь подвеске.



НЕОБЫЧНЫЙ КРОСС

Кроссовер «Вольво-ХС60» (смотри материал на с. 76) недавно пережил рестайлинг, а теперь его можно украсить аэродинамическим комплектом от «Хейко Спортив». Видоизмененные бамперы, накладки на крылья и мелочи вроде оригинальных форсунок омывателей фар позволят создать собственный, неповторимый ХС60. Комплект доступен как для обычных версий, так и для топовой «R-Дизайн», хоть целиком, хоть частями. Завершают образ фирменные диски размером от 18 до 20 дюймов.

Еще можно форсировать двигатель, но тогда лучше заранее озаботиться установкой спортивной подвески и 6-поршневых тормозов, благо все это есть в арсенале «Хейко Спортив».



КАРЛССОН В ПОГОНЕ

К франкфуртскому автосалону известная компания «Карлссон» смогла лишь приодеть новейший «Мерседес-Бенц» S-класса в оригинальный обвес да перешить салон на свой лад. Внешние изменения таковы: доработанный передний бампер со спойлером, пороги да задний диффузор, обрамленный иным выхлопом.

Теперь фирма предлагает и программу форсировки двигателей. 4,7-литровому V8 можно добавить около полутора сотен «лошадок» – в итоге он выдаст 610 л.с. и 900 Н·м. Если же доверить специалистам «Карлссона» и без того могучую версию S 63 AMG, то отдача 5,5-литрового мотора возрастет аж до 780 л.с. и 1050 Н·м.







S – ЗНАЧИТ СКОРЫЙ

Представительский «Ауди-S8» вроде совсем недавно показали широкой публике, а в ателье МТМ уже готов пакет доработок. Главное новшество под капотом: восьмицилиндровый битурбомотор развивает теперь не 520, а все 650 сил. Момент 800 Н·м доступен с 1700 до 5500 об/мин. С таким зарядом «восьмерка» набирает первую сотню менее чем за 4 с и разгоняется до 293 км/ч. Остановиться же ей помогают увеличенные до 405 мм в диаметре передние диски – причем суппорты остались прежними.

Внешне отличить доработанный «Ауди-S8» непросто – надо разглядеть патрубки нестандартного глушителя да логотипы *MTM.*



ПРИЗРАК РОСКОШИ

Ателье «Форштайнер» замахнулось на «Роллс-Ройс». Модель «Гоуст» предлагают украсить передним спойлером, боковыми накладками и задним диффузором из углеволокна. Выглядит довольно спорно, особенно в сочетании с 20- или 22-дюймовыми коваными колесами оригинального дизайна, но, как говорится, хозяин – барин. Техника осталась нетронутой: 570-сильный V12 разгоняет «Гоуст» до сотни за 4,9 с и позволяет набрать 250 км/ч.

ФОРМУЛА JE



Не так давно аббревиатура FR в модификациях «Сеата-Леон» расшифровывалась как «Формула Рейсинг» (выше ее стояла еще более злая версия – «Купра»). А в нынешнем поколении FR от гонок ничего не осталось: это лишь один из вариантов комплектации.

Инженеров «JE Дизайн» подобное отступничество не устроило, и они решили вернуть дух рейсинга трехдверке «Леон SC» с 2-литровым турбодизелем. Благодаря чип-тюнингу отдача увеличилась до 210 л.с., а момент – до 430 Н·м (против стандартных 184 л.с. и 380 Н·м). Разгон до сотни стал быстрее более чем на полсекунды и занимает 6,9 с. Чтобы подчеркнуть возросшие характеристики, клиентам предлагают установить аэродинамический обвес.

ДОЛЯ АНГЕЛОВ

Компания «Хеннесси» доработала гиперкар «Мак-Ларен МР4-12С». Увеличенный интеркулер, новые воздушные фильтры и спортивный выхлоп под управлением иного контроллера позволили поднять потенциал 3,8-литрового битурбомотора до 714 л.с. (прибавка 88 сил) и 728 Н·м (плюс 130 Н·м). До 100 км/ч «Хеннесси Мак-Ларен МР4-12С HPE700» разгоняется примерно за 3 с, а дрэговую дистанцию одолевает за 10,3 с, развивая в конце четвертьмильного отрезка 220 км/ч.

За все доработки ателье «Хеннесси» просит самую малость (кроме, разумеется, адекватной финансовой благодарности) – возможность продемонстрировать окружающим скромные логотипы, а пассажиру – табличку с серийным номером.



2 ТЕСТЫ


Приглашаем
оценить статьи и журнал
в целом на странице
www.moe-mnenie.zr.ru
Спасибо!

ДВОЕ



Последние из настоящих в экстремальной среде | **Конкуренты** Great Wall Hover H5, UAZ Patriot, Chevrolet TrailBlazer, Mitsubishi Pajero Sport | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** Георгий Садков

НА ДВОЕ



Всепоглощающая мода на вседорожники уже переросла в помешательство. Недавний франкфуртский салон отличился премьерами множества новых «паркетников». В кроссоверной суете практически не осталось места реальным «проходимцам», не только готовым преодолеть укатанную грунтовку или подарить владельцу уверенность на первом снежке, но и способным на подвиги вне дорог. Однако кое-кто пока не сдается! Встречайте: дебютант сравнительных тестов «Шевроле-Трейлблейзер»; «Мицубиси-Паджеро Спорт», переживший недавно легкий рестайлинг; обновленный «УАЗ-Патриот» с электронно-управляемой корейской раздаткой, а также проверенный временем, но вполне актуальный «Грейт Волл-Ховер Н5». Кто окажется самым вездеходным и выносливым? И какой лучше подойдет на роль повседневного автомобиля?



В наше время камера заднего вида стоит копейки. Когда-нибудь это поймут не только в «Грейт Уолл».

Клавиши выбора трансмиссионных режимов соседствуют с блоком климата в нижней части консоли.

Салон аккуратно собран и неплохо укомплектован опциями.

Слоты USB и AUX находятся в центральном боксе.

Предельно просто и информативно.





Сзади неожиданно просторно, да и пара подстаканников нелишняя.

Great Wall Hover H5

Вседорожник китайской фирмы собирают в России. В нынешнем виде продают с 2011 года, ранее был известен как H3 (сейчас H3 позиционируется как более доступная версия H5). Построен по мотивам японского «Исудзу-Аксиом», выпускавшегося с 2001 по 2004 год.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 2,4 л (136 л.с.); дизельный, 2,0 л (150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 5-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Standard, Luxe.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 699 000–865 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 2,4 л, 136 л.с., 5-ступенчатая механика, Luxe, 765 000 руб.

ХОВЕР-САМОЛЕТ

«Грейт Уолл-Ховер» с момента появления в нашей стране достаточно позитивно воспринимали даже те, кто пренебрежительно относится к автомобилям из Поднебесной. И если ладные формы кузова, не успевшие намозолить глаза, а также приятный интерьер с человеческой эргономикой – заслуга японских дизайнеров и инженеров («Ховер» построен по лекалам «Исудзу-Аксиом», официально не продававшегося в России), то приличное качество сборки и приемлемая надежность, создавшие машине неплохой имидж, – несомненный успех китайцев.

Сегодня «ховеры» для России собирают в подмосковном поселке Гжель, а от исходного «Исудзу» машины отличает обновленный дизайн передка да интерьер собственной разработки. Впрочем, характером посадки, компоновочными решениями и даже фурнитурой (клавиши, кнопки) он отсылает к старым «японцам». И это неплохо! Единственное, на что хотелось всерьез пожаловаться за рулем, – излишне жесткое и плоское кресло. Зато с остальным полный порядок. Баллов машине добавляет богатое оснащение: кожаный салон с подогревом передних кресел и электроприводом водительского, мультимедиа с поддержкой всех возможных носителей, камера заднего вида, климат-контроль и обогрев ветрового стекла.

Последний особенно актуален, поскольку в условиях высокой влажности и невысоких температур климатическая установка с трудом справляется со своими обязанностями, а стекла моментально потеют. Досадно и странно, ведь сам салон прогревается быстро. Несмотря на наиболее короткую в этой четверке колесную базу (2700 мм), в заднем ряду мне удалось вольготно устроиться за почти двухметровым фотографом, при этом в багажнике осталась куча места для наших объемистых сумок. В общем, в статике все очень неплохо, а если учесть происхождение автомобиля – даже хорошо! Прокатимся?

По асфальту «Грейт Уолл» идет неплохо. Плавность хода и шумоизоляция от дороги – на уровне более именитых аналогов. Лишь 136-сильный бензиновый двигатель нудно жужжит при обгонах, ускоряя тяжелый джип, мягко говоря, не слишком стремительно. Впрочем, надо ли быстрее, когда при малейшем увлечении скоростью дает о себе знать невесомый руль с недостатком обратной связи, а мягкие подвески отправляют машину в глубокий крен? Не заставляйте «Ховер» прыгать выше головы! Только тогда он будет радовать дружелюбным поведением, неплохой управляемостью

Обновленная панель «Патриота» классно выглядит, приятна на ощупь и совсем не гремит. Увы, подушки безопасности ей пока недоступны.

В светлое время суток приборный инструментарий «Патриота» отлично читается и красив, но в темноте салатовая подсветка отражается в зеркале.

Рычажок для регулировки колонки выглядит инородно, а пластик весь ободран и покрыт заусенцами.

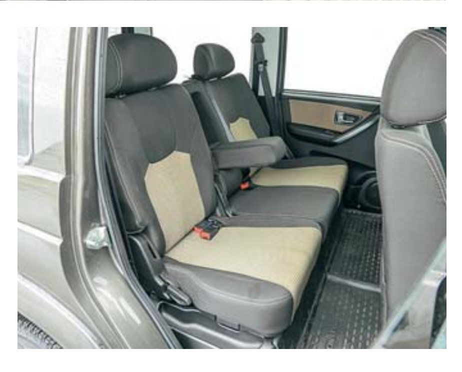
Стоило подсунуть УАЗу флешку, как магнитола умерла смертью храбрых. Хорошо, ее предусмотрительно снабдили утопленной кнопкой *Reset*.

Шайба управления раздаткой «Хёндэ-Даймос» соседствует с клавишами подогрева сидений, а топливных баков у «Патриота» два. Все знали?



Подогрев заднего дивана и собственный вентилятор – весьма приятный сюрприз.

Двоим сзади очень вольготно, а благодаря наибольшей ширине салона можно неплохо усесться втроем.



UAZ Patriot

Выпускается Ульяновским автомобильным заводом с 2005 года. Результат глубокой модернизации УАЗ-3160 и УАЗ-3162 «Симбир». Тестовый автомобиль 2014 модельного года оснащен раздаточной коробкой «Хёндэ-Даймос» с электронным блоком управления.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 2,7 л (128 л.с.); дизельный, 2,2 л (113,5 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механика.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Welcome, Classic, Comfort, Limited, Trophy.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 499 000–760 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 2,7 л, 128 л.с., 5-ступенчатая механика, Limited, 665 000 руб.

и сговорчивостью мотора и коробки. Ходы рычага 5-ступенчатой механики умеренно длинные, а четкость включения передач неплоха.

Версию с механикой мы взяли на тест неслучайно. Дело в том, что только она имеет в своем арсенале понижающую передачу («ховеры» с автоматом ее лишены), а в условиях бездорожья это немаловажно. Что мы и оценили на практике, отправившись в песчаный карьер.

Кстати, не думайте, разглядывая наклейки, будто этот автомобиль специально подготовлен к внедорожным марафонам. Он самый обычный, за исключением тех самых наклеек. Двигатель, подвеска, кузов, шины – все стандартное. И не самое лучшее в нашем квартете. В беспомощное состояние мы повергали «Ховер» куда чаще других. Виной тому и наименьший дорожный просвет в сочетании с низко висящими порогами, и слабенький мотор со скромным крутящим моментом, и сравнительно небольшие углы въезда.

Если не хотите застрять, серьезный рельеф (речь, разумеется, о мягкой земле или песке) лучше штурмовать ходом, поскольку на малой скорости «Ховер» сядет на брюхо гораздо раньше, чем возникнет необходимость в понижайке, включаемой здесь клавишей на центральной консоли. Дальше без лопаты или троса уже не обойтись.

Принимая в расчет отсутствие межколесных блокировок и электроники, которая могла бы их имитировать, мы не порекомендуем «Ховер» тем, для кого штурм бездорожья не забава, а жизненная необходимость. И хотя этот автомобиль в тяжелых условиях уедет заметно дальше, чем среднестатистический кроссовер вроде «Х-Трейла» или «Аутлендера», однако другому участнику теста ощутимо «сольет». Я говорю про «УАЗ-Патриот», который стоит почти столько же, сколько «Ховер».

PATRIOT ZEMLI RUSSKOY

Безусловно, я не первый подтруниваю над написанием названия модели латиницей, но это и правда забавно выглядит. «Патриот» даже в этом аспекте равняется на иностранные аналоги, старается им не уступать. Надо сказать, с каждой новой модернизацией (они в последнее время следуют с поразительной частотой) ему это удается все лучше. Результат очередной – раздаточная коробка с электронным управлением, благодаря которой из салона исчез кондовый рычаг, поддававшийся только грубой физической силе. На его месте ныне компактная шайба: она подключает передний мост и активирует понижайку, передаточное число


ВСЕ СКЛАДЫВАЕТСЯ!
СОВРЕМЕННЫЕ
КОМПАКТНЫЕ
СТИЛЬНЫЕ
BOND STREET
AMERICAN BLEND
COMPACT BLUE
КУРЕНИЕ УБИВАЕТ
BOND STREET
COMPACT SILVER
AMERICAN BLEND
BOND
реклама

Оцифровка мелкая, а показания спидометра не всегда удобно читать.

Селектор трансмиссионных режимов работает предельно просто. Да и выглядит хорошо.

По количеству отделений для мелочей лидирует «Шевроле». Даже бардачков три.

По удобству интерьера к «Трейлблейзеру» вопросов нет, но список оснащения топ-версии явно нуждается в пересмотре.

Через такой переходник предлагают подключать внешние носители. Не самый эстетичный вариант.

Chevrolet TrailBlazer

Концепт второй генерации показали в 2011 году в Дубае, годом позже на заводе в Таиланде запустили серийную версию. Машины для российского рынка собирают в Санкт-Петербурге.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 3,6 л (239 л.с.); дизельный, 2,8 л (180 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механика, 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: LT, LTZ.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 444 000–1 777 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель, 2,8 л, 180 л.с., 6-ступенчатый автомат, LTZ, 1 777 000 руб.



Пригодность третьего ряда оценил лично – людям среднего роста понравится.



Второй ряд просторен и легко складывается одним рычажком, освобождая проход на «галерку».



Обитатели второго ряда могут регулировать интенсивность вентилятора переключателем на потолке. А отдельные дефлекторы полагаются даже сидящим в третьем.

которой выросло более чем на 30% (с 1,94 до 2,56). Значит ли это, что УАЗ вне дорог стал чувствовать себя еще увереннее? Устраиваемся в кресле корейского производства, обхватываем руль японско-немецкой фирмы Takata, выжимаем не менее иностранное сцепление LuK и… вперед, Patriot!

Как же прекрасно носиться по пескам, грязи и глубоким лужам со стойким ощущением, будто преград для ульяновского вездехода просто не существует! Даже без понижающей передачи (в режиме *4H*) «Патриот» отменно гребет всеми четырьмя, а феноменальный дорожный просвет (340 мм под днищем) и короткие свесы (отсюда большие углы въезда) не позволят посадить машину на брюхо. Несмотря на меньшую, чем у «Ховера», мощность, крутящего момента здесь чуть больше, и это заметно. Ведь даже мне, асфальтовому водителю до мозга костей, не удалось застать «Патриот» врасплох. А стоило передать руль нашему прибористу и по совместительству внедорожному эксперту Саше Крапивину, как он играючи залетел на практически отвесную песчаную стену. А затем, эффектно закопав в раскисшей луже задние колеса по верхнюю кромку диска, выбрался, использовав понижающую передачу. Не понравился лишь алгоритм ее включения: шайбу нужно какое-то время удерживать в крайнем правом положении, после чего держать сцепление выжатым еще несколько секунд. При этом рычаг коробки обязан находиться в «нейтрали».

И все же внедорожную битву у главного ценового конкурента «Патриот» выиграл в одни ворота – разобрал по кирпичикам Великую Китайскую стену и был таков! Но ведь общая победа зависит от целого ряда переменных, а на асфальте УАЗ проваливается с оглушительным треском: рыскает на идеально прямой дороге даже при 80 км/ч, а в колеях его разматывает с амплитудой до метра! Что тому виной – гуляющие углы передних колес, конструктивные особенности рулевого управления, рессорная

Линейка камеры неподвижна.

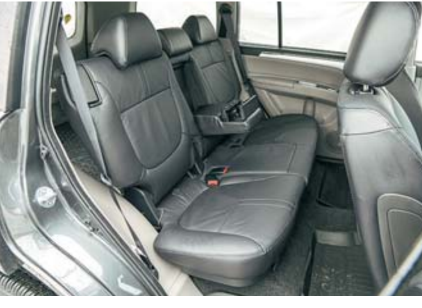
В бардачке – кабель для внешних устройств или флешки.

Интерьер «Мицубиси» незамысловатый и недорогой, однако впечатление создает хорошее.

Лепестки ручного управления коробкой на таком автомобиле – предмет не первой необходимости. Впрочем, пользоваться ими удобно.



«Паджеро Спорт» – единственный автомобиль теста со встроенным навигатором.



Людям среднего роста во втором ряду хорошо. У великанов вновь претензия к высокому полу.

задняя подвеска? Или всё вместе? Очевидно, работы с этим предстоит масса. Да и над уменьшением вибраций и посторонних шумов стоит поколдовать. Конечно, с появлением корейской раздаточной коробки их стало меньше, однако рычаг 5-ступенчатой механики при езде внатяг по-прежнему бьется в конвульсиях, а на высоких оборотах двигатель зудит как ненормальный.

Удивительно, но интерьер, доставшийся УАЗу в результате прошлогоднего обновления, молчит как партизан! Да и выглядит здорово. Здесь мягкий пластик не только в верхней, но и в нижней части панели, а ее монтаж не в пример аккуратнее, чем на дореформенной машине. На нашем «Патриоте» уже присутствуют доступные с недавних пор опции: подогрев ветрового стекла и даже заднего дивана. А сколько здесь места! Увы, идеально не всё: эргономика рабочего места (езда на «Патриоте» – это именно работа!) осталась на прежнем уровне – за пятой передачей приходится тянуться куда-то вниз и вправо, четкость включения ниже среднего, а как чудовищно зазвучала симпатичная с виду аудиосистема, потерявшая большинство радиостанций, стоило отъехать 50 км от Москвы...

Mitsubishi Pajero Sport

Второе поколение полноприводника на базе пикапа L200 производят с 2008 года. В конце лета претерпел рестайлинг. Производство машин для России наладили в Калуге на заводе «ПСМА Рус».

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 3,0 л (220 л.с.); дизельный, 2,5 л (178 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механика, 5-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Intense, Instyle, Ultimate.

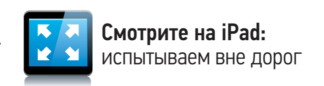
ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 319 000–1 599 990 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель, 2,5 л, 178 л.с., 5-ступенчатый автомат, Ultimate, 1 599 990 руб.

В общем, несмотря на итоговое предпоследнее место, «Патриот» скорее разочаровал, чем порадовал. Став лучше в отдельно взятых номинациях, в глобальном плане он не научился вообще ничему. Ведь отважно штурмовать бездорожье умели и его предшественники, начиная с 469-го, но асфальтовое поведение как было, так и осталось ужасным. По-прежнему хромает и качество сборки кузова, усилия на внешних дверных ручках повергают в шок… Говорят, в любом бизнесе, чтобы добиться успеха, нужно полюбить свое дело, уважать свой продукт и отдавать работе всю душу. Несмотря на заметные старания, ульяновцы пока не достигли этого в полной мере. Что же, подождем следующего рестайлинга и пожелаем удачи.

ВОТ ТАК НОМЕР!

Признаюсь, до личного знакомства относился к этому автомобилю



Смотрите на iPad: испытываем вне дорог

Это упражнение «Грейт Уолл» выполнил без проблем.



Внедорожные возможности «Патриота» практически безграничны.

предвзято. А все потому, что на фоне предыдущего «Трейлблейзера» новое поколение казалось шагом назад. Помните «американца», продержавшегося на конвейере с 2001 по 2011 год? Он был неидеален: оснащался мощнейшими (минимум 273 л.с.), но не едущими на свои силы моторами, пожирал топливо декалитрами и громыхал дешевой пластмассой, – но цеплял неподдельной харизмой и слыл уменьшенной версией столь желанного для многих «Тахо».

Преемник разработан бразильским отделением «Джи-Эм», нацелен на непритязательные рынки стран третьего мира и по этой самой причине воспринимается многими как «Кобальт» на стероидах. При этом цена стартует с полутора миллионов без малого. За что эти деньги?

Осматриваюсь внутри – и только укрепляюсь в своем скепсисе. Дубовый (но легко моющийся) пластик, обыкновенная магнитола с монохромным дисплеем – и ни тебе навигации, ни камеры заднего вида. Какой у нас век на дворе? В утешение: сидеть в водительском кресле очень комфортно (на фоне предыдущих героев) – уровень пола на удивление низкий для рамного вседорожника, профиль сиденья удачный, по ширине салон «Шевроле» уступает лишь поистине гигантскому патриотовскому. Вдобавок «Трейлблейзер» единственный в тесте предлагает третий ряд – как выяснилось, вполне пригодный для двух пассажиров среднего роста. Даже индивидуальные дефлекторы обдува на потолке имеются!

Окончательно же мнение о машине переворачивается с головы на ноги, стоит разбудить 180-сильную (и налоги подъемные!) дизельную «четверку» и выехать на дороги. Шутка ли, 470 Н·м крутящего момента! Да с таким показателем даже более чем двухтонный вседорожник просто обязан иметь под педалью солидный запас тяги – что «Шевроле» и демонстрирует с успехом. Тяговитому дизелю задорно подыгрывает отменно настроенный 6-ступенчатый автомат, благодаря которому машина выстреливает до первой сотни, по ощущениям, секунд за девять. Спрóсите, не страшно ли так быстро ездить на высоком рамном джипе, в основе которого пикап «Колорадо»? Ничуть! Подвески настроены прекрасно, крены минимальны, а «фидбек» на руле не оставляет соперникам никаких шансов. При этом плавность хода лучшая среди участников теста да и лишнего шума нет. Словом, на асфальте «Трейлблейзер» – однозначный



В таких условиях «Паджеро Спорт» чувствует себя очень комфортно, а в руках умелого водителя и вовсе способен на чудеса.



Если бы не асфальтовая резина, «Шевроле» практически не уступал бы «Патриоту» и «Паджеро Спорт».

СНИЗУ ВВЕРХ

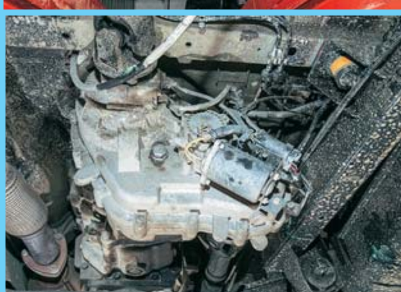
Степень защиты днища – для подобных автомобилей вопрос животрепещущий. От этого напрямую зависит, пробьете вы картер либо бензобак где-нибудь в лесной глуши или без проблем доберетесь до дома. Мы изучили автомобили снизу и пришли к следующим выводам.



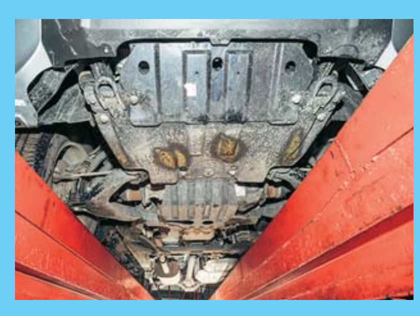
Двигатель, раздаточная коробка и бензобак «Ховера» прикрыты стальными листами. И это мудро! Ведь клиренс под защитой двигателя – всего 180 мм.



Агрегаты «Патриота» практически лишены защиты, единственным прикрытием для них служит поперечина подрамника и небольшой металлический щиток.



Электромоторчик новой раздатки УАЗа выглядит уязвимым: налетишь на камень – и всё! Тут и просвет в 215 мм не поможет.



«Трейлблейзер» защищен на совесть: двигатель, раздаточная коробка и бак прячутся за стальной броней. Минимальный дорожный просвет – 210 мм по защите двигателя.



«Паджеро Спорт» по уровню защиты не отстает от «Шевроле», а клиренс у него даже больше – 215 мм!


Сиденье «Ховера» худшее в тесте – жесткое и плоское. Зато имеется электропривод.


Корейское кресло «Патриота» – с удачным профилем, но эргономика «оставляет желать».


В «Шевроле» хорошо: и кресло удобное, и геометрия посадки что надо. Но где подогрев?!


Сиденье «Мицубиси» отличное, но высокий пол затрудняет рослым подбор посадки.

фаворит теста. Что я там наговорил про бразильское отделение и развивающиеся страны?

Довольствуясь шинами сугубо асфальтового рисунка, «Шевроле» с 275 мм просвета под днищем карабкается по дюнам если не с упорством УАЗа, то почти так же уверенно. Свою лепту вносит электроника, имитирующая блокировку заднего дифференциала (она подтормаживает буксующее колесо). Знай не забывай систему стабилизации отключать. А поначалу забываешь, ведь у предыдущих конкурентов ее не было.

Полный привод и понижающая передача включаются здесь, как в УАЗе, – шайбой на центральном туннеле. Однако шаманских танцев с ее крайними положениями, выжатым сцеплением и отсчетом до пяти не требуется. Учитесь, ульяновцы!

Ну а что касается геометрической проходимости, наоборот – поучайте. По допустимым углам въездов «Шевроле» изрядно проигрывает «Патриоту», что мы оценили на собственном опыте, стоило начать атаковать брод, спрыгивая с небольшого бархана прямиком в воду.

Едва улеглись брызги после проезда очередного препятствия, как обнаружилось, что у «Шевроле» пропал номер. Его банально смыло, и он предательски затаился на дне мутной лужи, вынудив потратить четверть часа на поиски. Вот и лопаты пригодились – мы простукивали ими дно. Виноват ли автомобиль? Если подумать, не очень. Однако взгляните, как закреплен номер у «Паджеро Спорт»: этот точно никуда не денется. Но сможет ли умудренный опытом «японец» навязать борьбу амбициозному новичку во всем остальном?

ЯПОНСКИЙ БОГ

Этот вопрос оставался открытым. Несмотря на прекрасную репутацию, «спортсмен» заметно старше своего главного оппонента: если «Шевроле» дебютировал ровно год назад, то «Мицубиси» сходит с конвейера практически неизменным с 2008 года.

КОМУ ПРЕМИЮ ДАРВИНА?

Даже создатели практически безупречных автомобилей зачастую грешат нелепыми проколами. Нашлись они и у нашей четверки.

Первое место в хит-параде абсурда отдаем «Шевроле»: в автомобиле ценой 1 777 000 руб. не оказалось подогрева передних кресел. Казус связан с тем, что изначально выпуск машин был налажен в Таиланде, где нужды в «грелках» не возникает. А изменить комплектацию для России маркетологи почему-то забыли. Впрочем, по обещаниям фирмы, в 2014 году эта опция станет базовой для всех версий.

Второе место без раздумий отдаем УАЗу. Задняя дверь, распахивающаяся по японскому образцу к дороге, до сих пор при нем, причем объяснения этому феномену нет. Может, в Ульяновске паркуются на встречке?

Бронзовый призер – «Ховер». В данном случае претензии лишь к нашему экземпляру: декоративный





порог очень скользкий, сильно рискуете упасть, ступив на него. Хорошо, если не в лужу.

«Мицубиси»: машина с наиболее богатой мультимедийной начинкой и навигатором не выдает данные маршрутного компьютера? Нонсенс, господа! А еще умилила заглушка-индикатор отключенной подушки безопасности пассажира с кириллическим «Подушка пасс.». Вот кто истинный патриот!



ТЯГА К ПРИКЛЮЧЕНИЯМ

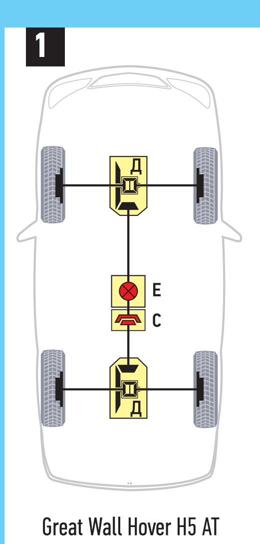
Конструкция трансмиссии **«Ховера H5»** зависит от типа двигателя и коробки передач. У дизельных версий с автоматом **[1]** тягу между осями распределяет муфта с электронным управлением, а режим выбирается (*2H* или *AWD*) клавишами на консоли. В режиме *2H* весь момент подается назад, в то время как в полноприводной конфигурации момент может подаваться как на передний мост, так и на задний. Необходимое соотношение (от 0:100 до 50:50) в данном случае подберет электроника. Понижающей передачи у таких «ховеров» нет.

«Грейт Уолл» с механикой **[2]** отличается от «автоматического» тем, что передний мост подключается жестко. Никакой муфты и, соответственно, активного распределения момента по осям нет, однако понижающая передача имеется. Водитель выбирает режим движения (*2H*, *4H* и *4L*) также с помощью клавиш. Принудительной межосевой блокировки нет, как и межколесных.

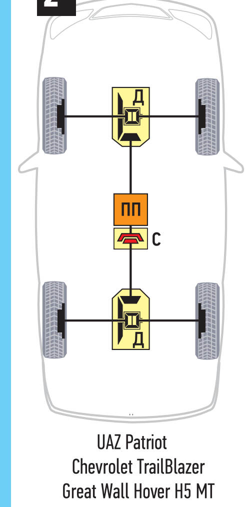
Аналогичная схема у **«Патриота» [2]**. Разница лишь в том, что режимы (*2H*, *4H* и *4L*) выбираются не клавишами, а шайбой на тунгеле.

Почти идентичен конструктивно и **«Трейлблейзер» [2]**: передний привод жестко подключаемый, выбором режимов заведует шайба. В дополнение к арсеналу «Патриота» есть имитация блокировки дифференциала заднего моста с помощью тормозных механизмов. Отмечу ассистентов при старте в гору и спуске с горы.

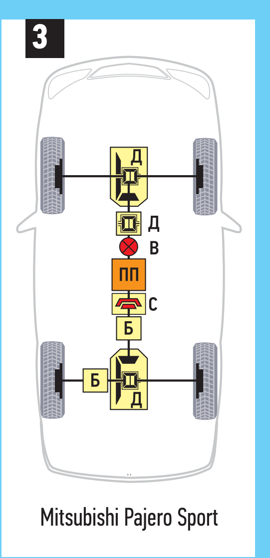
«Паджеро Спорт» [3] – обладатель продвинутой трансмиссии «Супер Селект». Момент между осями распределяет свободный дифференциал, трудящийся на пару с вискомуфтой. Принудительно блокируются дифференциалы – межосевой и заднего моста. Выбирают режим трансмиссии с помощью механического рычага раздаточной коробки. Передний мост – отключаемый.



Great Wall Hover H5 AT



UAZ Patriot
Chevrolet TrailBlazer
Great Wall Hover H5 MT



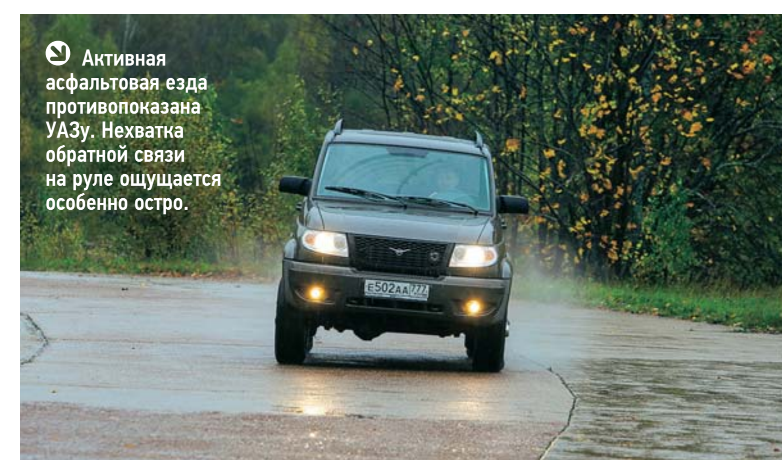
Mitsubishi Pajero Sport

Б – блокировка; В – вискомуфта; Д – дифференциал; Е – электронно-управляемая муфта; ПП – понижающая передача; С – подключение переднего моста.

Конечно же, японцы не почивали на лаврах – всё это время машину понемногу улучшали. Последний рестайлинг «Паджеро Спорт» случился буквально на днях, но вот его результаты: поставили измененную заднюю оптику, заново нарисовали радиаторную решетку и слегка изменили форму переднего бампера. Сразу и не заметишь! Да и не скажешь, что машина стала выглядеть свежее и современнее. Всё те же пропорции: с виду «Паджеро» по-прежнему длинный и узкий… В общем, на любителя.

В салоне также ощущается возраст, хотя его и попытались завуалировать новой мультимедийной системой с сенсорным экраном и камерой заднего вида. (До чего же не хватает такой в «Шевроле»!) Правда, пластик торпедо в «Спорте» жесткий, как и в «Трейлблейзере». А главная претензия – в отличие от конкурента, в «Мицубиси» значительно выше уровень пола. При скромном лифте водительского сиденья и отсутствии регулировки рулевой колонки по вылету (впрочем, у остальных участников теста ее тоже


«Ховер» достаточно сильно кренится (пусть это и незаметно), но ведет себя предсказуемо.


Активная асфальтовая езда противопоказана УАЗу. Нехватка обратной связи на руле ощущается особенно остро.


Главный недруг водителя «Мицубиси» – чересчур «длинный» руль. В целом поведение машины приятное.


Для своих габаритов и массы «Шевроле» замечательно управляется на асфальте.

нет) посадка приобретает очень специфический характер. А ведь само кресло одно из лучших в тесте, да и с эргономикой порядок. Неплохо и сзади. Единственное неудобство во втором ряду – высокий (вновь!) пол, вынуждающий рослых людей принимать позу лотоса. Шасси «японца» не столь собранное, как у «Шевроле»: крены больше, реакции на руль менее внятные, к тому же баранка совершает от упора до упора более четырех оборотов, поэтому даже в скоростных тягунах ее приходится поворачивать на большие углы. Однако не подумайте, что «Паджеро Спорт» управляется плохо. По этому показателю в нашем квартете «японец» уступает лишь «Трейлблейзеру», в то время как по динамике разгона вполне с ним сопоставим, а та минимальная разница, которую мы смогли почувствовать, на совести более медлительного автомата. Кстати, в гидромеханике «Мицубиси» на одну ступень меньше – только пять. Выходит, пока старожил рынка совсем немного, но уступает «Шевроле».

Отыграется на бездорожье? Предпосылки к этому есть! Во-первых, «Паджеро Спорт» единственный в компании позволяет принудительно заблокировать межосевой и задний дифференциалы. Во-вторых, короткий передний свес обеспечивает ему даже больший, чем у «Патриота», угол въезда. И наконец, тестовый экземпляр обут в более зубастые, чем у «Шевроле», шины (тоже штатные).

То, насколько упрямо «Мицубиси» идет по грязи и песку, действительно поражает. Как и на УАЗе, в большинстве ситуаций помощь понижайки даже не требуется. А если решите, что без нее не обойтись, просто выберите нужный режим рычага раздаточной коробки. В отличие от прежнего «Патриота», в «Мицубиси» эта процедура не требует усилий – переведите селектор автомата в «нейтраль» и двигайте рычаг хоть двумя пальцами. Правда, схему режимов на набалдашнике трудно разглядеть – такие его сотрясают вибрации. Но в целом «Паджеро Спорт» на бездорожье – это восторг! Ох, интересно было бы однажды сравнить УАЗ и «Мицубиси», обутые в одинаковые шины!

***

Несмотря на конструктивное сходство участников, тест совершенно логично разделился на две равные части. И поскольку покупатель, пришедший за «Патриотом» или «Ховером», по понятным причинам вряд ли уедет на «Мицубиси» или «Шевроле», итог подведу для каждой пары отдельно. В ценовой нише до миллиона рублей по сумме баллов победил УАЗ, однако из-за его неспособности держать себя в руках на шоссе я вправе рекомендовать «Патриот» лишь тем, для кого он не станет единственным. «Грейт Уолл», напротив, отлично справится с ролью семейной машины на каждый день, но на серьезном бездорожье заметно уступит конкуренту в геометрической проходимости. Впрочем, возможности для внедорожного тюнинга у этой

! Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
GREAT WALL HOVER H5	10 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	80
UAZ PATRIOT	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	128
CHEVROLET TRAILBLAZER	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	162
MITSUBISHI PAJERO SPORT	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	128

Данные производителя

Модель	GREAT WALL HOVER H5	UAZ PATRIOT	CHEVROLET TRAILBLAZER	MITSUBISHI PAJERO SPORT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4649/1810/1745/2700	4700/1955/2000/2760	4878/1902/1847/2845	4695/1815/1800/2800
колея спереди/сзади	1515/1520	1600/1600	н.д	1520/1515
Объем багажника, л	810/2074	950/1800	878/1830	714/1813
Радиус поворота, м	н.д.	6,55	6,35	5,6
Снаряженная/полная масса, кг	1805/2280	2125/2650	2091/2750	2040/2710
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	н.д.	12,5	12,4
Максимальная скорость, км/ч	160	150	н.д.	176
Топливо/запас топлива, л	А95/70	А95/72	ДТ/77	ДТ/70
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	10,7/8,2/9,4	11,5 (90 км/ч)/ 15,5 (120 км/ч)	12,0/9,8/8,0	11,2/8,3/9,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	дизельный	дизельный
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	2378	2693	2776	2477
Степень сжатия	9,8	9,1	16,01	16,5
Мощность, кВт/л.с.	100/136 при 5000 об/мин	94/128 при 4600 об/мин	132/180 при 3800 об/мин	131/178 при 4000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	205 при 2500–3000 об/мин	210 при 2500 об/мин	470 при 1600 об/мин	350 при 2000 об/мин
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	М5	М5	А6	А5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,83/2,33/1,44/ 1,00/0,79/–/4,22	4,16/2,27/1,43/ 1,00/0,88/–/3,83	н.д.	3,79/2,06/1,42/ 1,00/0,73/–/3,87
Главная передача	4,22	4,11	н.д.	3,92
Раздаточная коробка: I/II	1,00/2,48	1,00/2,56	н.д	1,0/1,9
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/зависимая пружинная	зависимая пружинная/ зависимая рессорная	на двойных поперечных рычагах/зависимая пружинная	на двойных поперечных рычагах/зависимая пружинная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	винт-шариковая гайка с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые
Размер шин	235/65R17	245/70R16	265/60R18	265/65R17



Багажник «Ховера» самый маленький в квартете – 456 л. Спинка раскладывается по частям.



Нам едва хватило мерительных кубиков, чтобы заполнить «Патриот». 648 л – если не изменяет память, абсолютный рекорд!

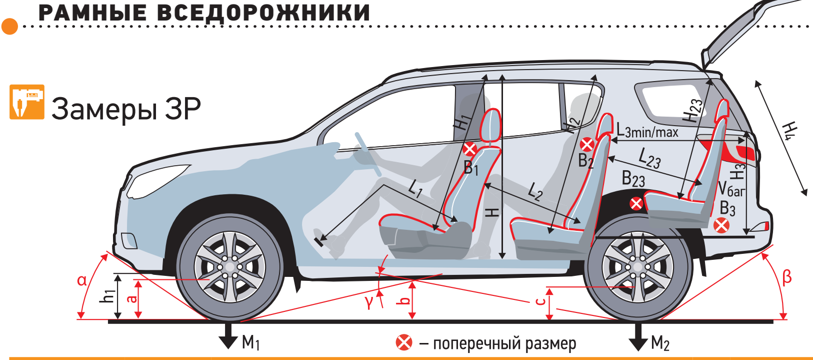


«Трейлблейзер» предоставляет 500 л. Пожаловаться можно разве что на ступеньку от сложенного третьего ряда.



Почти 600 л объема, по нашим замерам, – попробуйте заполнить! Минус – массивные колесные арки.

Замеры ЗР



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	L_{23}, мм	H_{23}, мм	B_{23}, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг(%)	M_2, кг(%)	M (M_1+M_2), кг
GREAT WALL HOVER H5	925–1115	980	1430	1140	660–900	970	1400	–	–	–	1010/1870	395	1055	810	456	1004 (52,8)	896 (47,2)	1900
UAZ PATRIOT	930–1105	1045	1465	1280	695–920	1035	1465	–	–	–	1025/1845	540	1125	1125	648	1090 (53,8)	936 (46,2)	2026
CHEVROLET TRAILBLAZER	940–1130	1015	1455	1190	635–880	970	1455	640	925	1335	405/1120/2060	400	1110	855	500	1199 (54,8)	988 (45,2)	2187
MITSUBISHI PAJERO SPORT	930–1105	1025	1415	1170	680–900	960	1390	–	–	–	1145/2065	505	1005	935	576	1175 (54,8)	969 (45,2)	2144

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Поведение вне дороги			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Энерго-вооруженность	Выносливость	Ходы подвесок	
GREAT WALL HOVER H5	7	7	9	8	8	7	7	7	8	7	8	8	8	7	8	7	7	8	7,56
UAZ PATRIOT	8	6	8	7	9	9	7	7	6	6	7	9	10	8	9	8	7	9	7,78
CHEVROLET TRAILBLAZER	9	8	8	9	9	8	9	7	9	8	10	8	9	8	7	9	8	8	8,39
MITSUBISHI PAJERO SPORT	9	8	9	8	8	9	9	7	8	8	9	8	9	8	8	10	9	8	8,44

Модель	Плюсы	Минусы
GREAT WALL HOVER H5	Приятное поведение на асфальте, аккуратная сборка, богатое оснащение, разумная цена.	Не самая лучшая геометрическая проходимость, слабый двигатель, нет понижающей передачи на версиях с автоматом.
UAZ PATRIOT	Практически безграничные возможности вне дорог, просторный задний ряд с подогревом, безразмерный багажник.	Ужасные асфальтовые манеры, посредственная эргономика, нестабильное качество сборки, вибронагруженность и шум.
CHEVROLET TRAILBLAZER	Прекрасный баланс асфальтовых и внедорожных талантов, хорошие разгонная динамика и плавность хода, удобная посадка, наличие третьего ряда сидений.	Докатка вместо запаски; нет подогрева передних кресел даже за доплату.
MITSUBISHI PAJERO SPORT	Выдающиеся таланты вне асфальта и хорошее поведение на нем, неплохие плавность хода и динамика, отменный обзор, большой багажник.	Задумчивый автомат, длинный руль; не каждый удобно устроится за рулем из-за высокого пола.

• ***Рабочее место водителя.*** *«Шевроле» и «Мицубиси» получают высокий балл за наиболее удобное кресло, а «Грейт Уолл», напротив, теряет очки. Обзорность хороша у всех участников, но «китайцу» и «японцу» достаются бонусы за камеру заднего вида. По части органов управления «Ховер» немного уступает двум лидерам теста, а к эргономике «Патриота» и вовсе масса вопросов.*

• ***Салон.*** *Лидер по удобству посадки спереди – «Шевроле». Получить столь же высокий балл «Мицубиси» мешает лишь высокое расположение пола. За простор сзади высокие оценки получили УАЗ и «Шевроле», у последнего к тому же есть третий ряд. Ну а по части багажников в авангарде русская и японская машины.*

• ***Ходовые качества.*** *По поведению на дороге «Трейлблейзер» уверенный лидер: отличная управляемость и динамика! Почти так же быстр и «Мицубиси». Ужасные манеры на твердом покрытии – это УАЗ. У всех четырех машин эффективность тормозов могла бы быть лучше.*

• ***Комфорт.*** *«Шевроле» на фоне соперников покоряет плавностью хода, а 9 баллов за климат ему мешает получить лишь отсутствие подогрева передних сидений. «Патриот», напротив, получает девятку за подогрев заднего дивана, но при этом он самый шумный.*

• ***Приспособленность к России.*** *Геометрическая проходимость УАЗа выше всяких похвал, результат выше среднего показывают и «Шевроле» с «Мицубиси». Низкий балл за сервис «Ховера» вызван меньшим межсервисным интервалом и скромным количеством дилеров. А «Трейлблейзеру» снижаем оценку за эксплуатацию: только у него на месте запаски докатка. В этом УАЗ выходит в лидеры: запасное колесо расположено удобнее всего – на двери.*

• ***Поведение вне дороги.*** *«Мицубиси» и «Шевроле» получают высокие баллы за тяговитый двигатель с гигантским моментом, а «Грей Уолл» – наоборот. Китайский и русский автомобили также не производят впечатления долговечных. У «Патриота» после поездок в карьере в рулевом управлении увеличился люфт, «Ховер» то и дело ароматизировал воздух жженым сцеплением. Ходы подвесок максимальные у УАЗа, конкуренты здесь позади.*

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Параметры геометрической проходимости (замеры ЗР)

Модель	GREAT WALL HOVER H5	UAZ PATRIOT	CHEVROLET TRAILBLAZER	MITSUBISHI PAJERO SPORT
Просвет, мм				
a	180	215	210	215
b	220	340	275	245
c	215	215	210	220
Угол, град.				
α	28,0	39,5	33,0	40,0
β	28,0	39,0	32,0	29,0
γ	18,5	26,5	21,5	19,5
Ход подвески, мм	440	535	430	415

модели широкие: можно приподнять кузов, поставить злую резину… Есть над чем задуматься!

Невероятно плотные результаты второй пары, где ценники перевалили за полтора миллиона, подтверждаются не только цифрами, но и субъективными ощущениями: вплоть до подсчета оценок мы не были готовы назвать победителя. Оба претендента умеют почти одинаково хорошо ездить по дорогам с любым покрытием, а также по направлениям – без оного. И если вас терзают муки выбора между этими вариантами, берите тот, к которому лежит душа. Но только помните, что «Шевроле» имеет более выраженный асфальтовый уклон, а «Мицубиси» – внедорожный. ЗР



Неожиданно для себя получил огромное удовольствие от испытания настоящих внедорожников в их естественной среде обитания и теперь куда лучше понимаю людей, выбирающих подобные машины. Приятно, что в «Шевроле» решились выпустить новую модель по старым канонам, а «Мицубиси», «Грейт Уолл» и УАЗ не забывают модернизировать свои бестселлеры.

Михаил Кулешов



DUNLOP
новые шины
WINTER MAXX
МАКСИМАЛЬНАЯ
АДАПТАЦИЯ К ЛЮБОЙ ЗИМЕ
WWW.DUNLOP-TIRE.RU
РЕКЛАМА



СВИНЦОВЫЕ КРУЖЕВА

Экспертиза «европейских» АКБ на 60–66 А·ч | **Габариты** 242 × 175 × 190 мм | **27** моделей | **Автор** Михаил Колодочкин

ПОБЕДИТЕЛИ ЗАРУЛЕВСКИХ ЭКСПЕРТИЗ

- **2013:** «TYUMEN BATTERY Лидер», MUTLU, ROYAL
- **2012:** VARTA, MEDALIST, topla
- **2011:** MEDALIST, PANASONIC, TITAN
- **2010:** MEDALIST, VARTA, «ЗВЕРЬ»
- **2009:** VARTA, MEDALIST, a-mega
- **2008:** BOSCH, MEDALIST, VARTA
- **2007:** MUTLU, «АКОМ», MEDALIST
- **2006:** VARTA, MEDALIST, BOSCH
- **2004:** TYUMEN, TYUMEN, MEDALIST

Для начала дадим слово веселому продавцу одного из столичных магазинов: *«Аккумуляторы – хороший товар: на нем можно немножко заработать. Снимаешь старый, ставишь новый – кто-то даст на пиво, а кто-то и 500 рэ отвалит! Покупатель, как правило, не знает ни емкости, ни полярности, ни формы клемм, а смотрит только на ценник. Поэтому лучше всего разлетаются самые дешевые батареи, – но они и помирают быстрее. Тюменские? Нет, их у нас в магазине вообще никогда не было. Батареи, что на полках, мы, честно говоря, не обслуживаем. Да, читал, что вроде надо, но как-то не получается. Бывает, найдешь запылившуюся где-то в углу – даже жалко становится…»*

Этой исповеди уже несколько лет, но ничто в ней, увы, не устарело. Разве что цены на установку подпрыгнули: с вас постараются получить уже не полтысячи, а все 800 рэ. А дешевые батареи без роду и племени начали помирать не просто быстро, а на первых же минутах работы.

МИНУТА СЛАВЫ

«Слушай, так какую купить-то?» Далеко не всем охота копаться в цифрах и терминах – проще спросить. На этом месте я обычно вздыхаю и машинально начинаю перечислять надежные имена: «Медалист», «Варта», «Мутлу», «Тюмень», «А-мега»…

Кстати, вот и первая сенсация. Один из признанных лидеров прошлых лет – «Медалист» производства компании «Делкор» (Delkor) – покинул поле брани. Навсегда или нет, трудно сказать: неожиданно выяснилось, что обладать эксклюзивными правами на громкое имя хочется многим, но юридические вопросы межгосударственного уровня быстро не разруливаются. А тем временем у нас за медали сражались



24...27 место — BIG CITY

Ориентировочная цена, руб.	1700
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	500
Масса с электролитом, кг	15,03

Почему заряженная нами батарея не в состоянии выдать даже 25 А и помирает уже на седьмой секунде разряда заявленным током – вопрос к изготовителю. Странное изделие мы без разговоров сняли с испытаний и отправили в хвост таблицы.



24...27 место — cobat ENERGY

Ориентировочная цена, руб.	2230
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	480
Масса с электролитом, кг	13,88

Впервые на испытаниях оказались батареи, отказавшие при попытке оценить резервную емкость. При смешном токе 25 А! Не в том ли причина, что фактическая масса на полтора кило меньше указанной на этикетке? От дальнейших испытаний слабосильное изделие, естественно, освободили.



24...27 место — ECO START

Ориентировочная цена, руб.	1700
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	430
Масса с электролитом, кг	13,02

Батарею сняли с «пробега» при первой же пробе заявленным током холодной прокрутки. Даже заявленные 430 А она выдать не смогла, просев «ниже ватерлинии» уже через 9 секунд и не дожив до конца замеров. Надпись «Рекомендовано для автомобилей с пробегом» комментировать не хочется.



24...27 место — BLACK HORSE

Ориентировочная цена, руб.	1760
Заявленная емкость, А·ч	62
Заявленный ток, А	510
Масса с электролитом, кг	12,63

Рискну предположить, что в откровенном провале сербской батареи виноват исключительно завод-изготовитель. Обратите внимание на массу: победитель примерно на 4 кг тяжелее! Где свинец-то? Стоит ли удивляться, что батарея не в состоянии выдать положенный ток? «Черную лошадку» сняли с испытаний.



23 место — moll MG standard

Ориентировочная цена, руб.	3300
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	550
Масса с электролитом, кг	17,14

Прежде «Молл» в наши экспертизы не попадал, и вот встретились. Испытания выдержал, но хуже всех. Ни разу не заработал даже троечки, а на морозе просто помер. Итог – место в самом низу таблицы, не считая четверки провалившихся батарей.



22 место — EXTRA START

Ориентировочная цена, руб.	1700
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	480
Масса с электролитом, кг	14,22

Еще одна «сербиянка» выступила очень слабо, получив самые низкие баллы в трех номинациях. Похвалить не за что, разве только за низкую цену.



21 место — ATLAS BX DYNAMIC POWER

Ориентировочная цена, руб.	2800
Заявленная емкость, А·ч	62
Заявленный ток, А	520
Масса с электролитом, кг	14,26

Новичок в нашей экспертизе оказался не на высоте. Все параметры очень слабые, особенно на сильном морозе. Приведенная энергия пуска при –29 °С по сравнению с –18 °С снизилась почти в 70 раз.



20 место — ATLANT EXPORT

Ориентировочная цена, руб.	2300
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	500
Масса с электролитом, кг	15,14

Мифический Атлант расстроился бы от результатов своего тезки. Только одна оценка превысила 2 балла, отсюда и уверенное попадание в хвост таблицы.

27 новеньких батарей, укладывающихся в габариты 242 × 175 × 190 мм. Разные производители уместили в этот диапазон заявленные емкости от 60 до 66 А·ч. К известным брендам мы решили добавить новичков – дать им эдакую «минуту славы». Иллюзий не питали, но мало ли… В конце концов, все в одинаковых условиях: каждую купленную батарею перед началом испытаний мы обязательно заряжаем, а известность бренда на показания приборов не влияет.

Но здесь нас ждала вторая сенсация: четыре батареи оказались таким… (ругательство пропустить!), что померли практически на старте. Две из них – «Кобат» (cobat) и «Биг Сити» (BIG CITY) – отказали при замере резервной емкости, то есть при смешном токе 25 А! Еще две – «Блек Хорс» (BLACK HORSE) и «Эко Старт» (ECO START) забастовали при попытке выдать заявленный ток. Такого раньше никогда не было. Неудачников без разговоров задвинули в хвост таблицы, лишив чинов и званий… простите, баллов. Нуль, он и есть нуль, нечего на него равняться. Баллы же получили только те аккумуляторы, которые выдержали весь комплекс испытаний.

Но самой громкой сенсацией оказалось первое место. Оторвавшись от пелотона больше чем на балл – и это при пятибалльной шкале оценок, – победу одержала отечественная батарея! В последний раз такое случилось, дай бог памяти, в 2004 году. На этом впору объявлять перерыв. Чтобы дать волю эмоциям.

МОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ

Что же это за батарея – «TYUMEN BATTERY Лидер»? На сайте Тюменского аккумуляторного завода такого продукта нет, хотя эмблема явно родная: лось, высекающий копытом искры. Звоню на завод и вежливо интересуюсь: ваше изделие? Там соглашаются:



19 место — ista Standard

Ориентировочная цена, руб.	1700
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	510
Масса с электролитом, кг	14,8

Обещанную резервную емкость батарея выдала, но на более серьезных токах показала слабые результаты. В частности, при –29 °С она получила всего 1 балл – ниже некуда.

18 место — Centra FUTURA

Ориентировочная цена, руб.	2650
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	600
Масса с электролитом, кг	14,68

Самая низкая резервная емкость. Отказ работать на сильном морозе. При таких капризах занятое место можно считать высоким.

17 место — topla ENERGY

Ориентировочная цена, руб.	2400
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	510
Масса с электролитом, кг	15,3

В прежних экспертизах «Топла» вела себя куда увереннее – даже обидно за бренд! Неужели она так «прокисла» на полке магазина? Куда уходит энергия на морозе?

16 место — CHAMPION PILOT Drive

Ориентировочная цена, руб.	2500
Заявленная емкость, А·ч	62
Заявленный ток, А	600
Масса с электролитом, кг	14,15

«Кореянка» растворилась в толпе себе подобных, не блеснув ни именем, ни результатом. А название сулило лидерство.

15 место — TITAN EURO SILVER

Ориентировочная цена, руб.	3050
Заявленная емкость, А·ч	61
Заявленный ток, А	560
Масса с электролитом, кг	15,48

Нижегородская батарея запомнилась хорошей резервной емкостью и, увы, завышенной ценой. При скромных общих показателях ценник мог быть и привлекательнее.

14 место — Banner POWER BULL

Ориентировочная цена, руб.	3100
Заявленная емкость, А·ч	63
Заявленный ток, А	600
Масса с электролитом, кг	16,35

«Баннеру» в наших экспертизах не везет: он годами не может пробиться к пьедесталу. Так и в этот раз: всё вроде бы неплохо, но слабенькие показатели в морозильнике оставили батарею в середине таблицы.

13 место — BOSCH SILVER

Ориентировочная цена, руб.	2700
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	540
Масса с электролитом, кг	15,18

Аккумуляторы не относятся к лучшим продуктам именитой марки. Резервная емкость неплохая, но не более того. Приведенная энергия пуска во всех режимах средняя. А ведь от такого бренда ждешь лидерства!

12 место — ZUBR PREMIUM

Ориентировочная цена, руб.	2070
Заявленная емкость, А·ч	63
Заявленный ток, А	550
Масса с электролитом, кг	15,32

Белорусская батарея неплохо начала состязания, но от теста к тесту слабела на глазах. Впрочем, это не помешало ей попасть в верхнюю часть таблицы.

наше! А на сайте, мол, его нет потому, что в ходе ребрендинга решили заменить имя: вместо «Лидер» теперь будет PREMIUM.

Теперь самое интересное. Батареи «Лидер» делают на конвейере, но на отдельной ветке. Технология та же, что применяется при изготовлении стационарных аккумуляторов для различных энергетических объектов страны, а также для нужд космодромов и прочих солидных организаций. Объем выпуска – примерно 15–20% количества «просто батарей». Ну, дальше можно не объяснять. Степень чистоты свинца, идущего на такие агрегаты, конечно же, максимально возможная. То же относится к остальным компонентам. Вдобавок собирают едва ли не вручную – отсюда и высокий результат.

Впрочем, у меня в кармане вопрос на миллион:

– А как же получилось, что эту батарею я приобрел за 2050 рублей, а ее обычную тезку – за 2100, то есть дороже? Что-то не вяжется…

– Вам повезло! – удивляются вместе со мной в далекой Тюмени. – Продавцы что-то напутали – «Лидер» обязан быть дороже.

Может быть. Аккумулятор я покупал в интернет-магазине вместе с кучей других, и, возможно, ребята-продавцы напутали. В любом случае за такую батарею и переплатить не жалко.

СКАЗКА О ТРОЙКЕ

За консультациями насчет подкупа экспертов посылаю всех на Тюменский аккумуляторный, а пока продолжу. Тем более что имя участника, ставшего бронзовым призером, тоже всех удивит.

Тут объяснение простое. Батарея «Ройял» (ROYAL) – родная сестричка покинувшего нас «Медалиста»: по моим сведениям, ее выпускают на том же заводе «Делкор». Она переиграла серебряного призера по трем позициям из четырех, но в итоге все же осталась третьей: подвела невысокая резервная емкость.

Ну а вице-чемпионкой в итоге стала «Мутлу» (MUTLU). Ничего удивительного: «турчанка» никогда



11 место	BARS Gold
Ориентировочная цена, руб.	1900
Заявленная емкость, А·ч	62
Заявленный ток, А	500
Масса с электролитом, кг	14,96

Гостья из Казахстана шла вполне нормально, но споткнулась на морозе в –29 ºС. Это и не пустило ее в первую десятку.



10 место	EXIDE Premium
Ориентировочная цена, руб.	2820
Заявленная емкость, А·ч	64
Заявленный ток, А	640
Масса с электролитом, кг	15,23

Батарея со знаковым именем не блеснула при –29 ºС, чем и подпортила себе конечный результат. Но в десятку вошла!



9 место	VARTA BLUE dynamic
Ориентировочная цена, руб.	2800
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	540
Масса с электролитом, кг	15,84

Результат наверняка был бы лучше, если бы ребята-продавцы удосуживались подзаряжать свой товар. Обратите внимание на резервную емкость купленной батареи: всего 39 минут! Такие вещи не всегда проходят бесследно.



8 место	TYUMEN BATTERY
Ориентировочная цена, руб.	2100
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	520
Масса с электролитом, кг	16,28

Тюменские батареи из года в год очень стабильны. А если вспомнить, кто победил, то становится совсем интересно. Обратите внимание, в каком состоянии нам продали это изделие: всего 26 минут резервной емкости. А итог хороший.

? Имеет ли смысл при замене батареи перейти на конструкцию AGM?

Батареи AGM (Absorbent Glass Mat, см. ЗР, 2013, № 4, с. 78) отличают более высокая энергоемкость и живучесть, но они и дороже. Такая замена абсолютно безвредна, однако можно и не получить реального эффекта, поскольку обычному автомобилю хватает исправной штатной батареи. Другое дело, если вы имеете дело с большим числом энергопотребителей – спутниковой сигнализацией, лебедками, мощной «музыкой» и т. п.

? Используется ли в «кальциевой» батарее свинец?

Естественно! Батарея, по сути, остается свинцовой: речь идет о совсем небольших (доли или единицы процентов) добавках кальция в сплав, из которого изготавливают пластины батарей. Когда его добавляют и в положительные, и в отрицательные электроды, получается батарея типа «Са-Са». Такие при прочих равных условиях закипают менее охотно, у них меньше саморазряд.



7 место — «ЗВЕРЬ»

Ориентировочная цена, руб.	2500
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	600
Масса с электролитом, кг	15,49

По току холодной прокрутки при –18 ºС батарея была пятой. Опуститься вниз заставила резервная емкость, которая у многих соперников оказалась выше.

6 место — АКТЕХ

Ориентировочная цена, руб.	2550
Заявленная емкость, А·ч	64
Заявленный ток, А	550
Масса с электролитом, кг	15,95

Единственная батарея, сумевшая отобрать хотя бы одну промежуточную победу у лидера. Резервная емкость 124 минуты, у остальных меньше! В биатлоне про шестое место говорят: «Попасть в цветочную церемонию».

5 место — TAB Polar

Ориентировочная цена, руб.	2850
Заявленная емкость, А·ч	66
Заявленный ток, А	570
Масса с электролитом, кг	15,38

Вопросов нет. Отметим четвертое место по резервной емкости – очень хорошо. А общее пятое в такой компании достойно уважения.

4 место — a-mega

Ориентировочная цена, руб.	2900
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	600
Масса с электролитом, кг	16,55

Экспертизы последних лет показали, что эту батарею смело можно брать за одно только имя. Прекрасное выступление: второй результат по заявленному току холодной прокрутки, третий – по единому току.

не проваливалась в наших тестах, а в 2007 году была даже первой.

Таким образом, наш пьедестал по сравнению с прошлогодним полностью обновился. Не могу не отметить также, что в десятку лучших уверенно вошли четыре российские батареи, оставив позади очень именитые изделия.

КАК СТАТЬ АУТСАЙДЕРОМ

Почему провалились аутсайдеры? Полагаю, что виноваты в основном их изготовители. Когда масса батареи на несколько килограммов ниже «средней температуры по больнице», невольно возникают вопросы: куда делся свинец и откуда взяться нужным амперам в его отсутствие? Вторая возможная причина – дефекты сборки: плохая сварка и все такое. Несколько токовых нагрузок дрянные контакты кое-как выдерживают, но потом всё начинает сыпаться. Наконец, третья причина – разгильдяйство продавцов, у которых батареи хранятся полуразряженными. Исходная резервная емкость, указанная в сводной таблице, говорит именно об этом. Впрочем, здесь все участники были в равных условиях.

КАК И ЧТО КУПИТЬ

Если не хотите обращаться на сервис или просить продавца, действуйте так. Уточните размер ниши под аккумулятор, будь то моторный отсек, багажник или иная «жилплощадь». Определите полярность: проще всего взглянуть на старую батарею и сообразить, где «плюс», а где «минус». Помните: если



3 место — ROYAL

Ориентировочная цена, руб.	3350
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	525
Масса с электролитом, кг	15,3

А это еще кто? Удивление рассеивается, когда узнаёшь, что изготовитель бронзового призера – тот самый, что делал аккумуляторы «Медалист». Преемник? Время покажет.

2 место — MUTLU SILVER EVOLUTION

Ориентировочная цена, руб.	2800
Заявленная емкость, А·ч	63
Заявленный ток, А	550
Масса с электролитом, кг	15,72

Турецкая батарея всегда была самым крепким середняком, но на пьедестал давно не замахивалась. Прекрасный результат!

1 место — «TYUMEN BATTERY Лидер»

Ориентировочная цена, руб.	2050
Заявленная емкость, А·ч	64
Заявленный ток, А	580
Масса с электролитом, кг	16,91

Вот он, настоящий российский аккумулятор! Не помешало даже то, что в магазине беднягу, похоже, никто не обслуживал. Именно такую продукцию мы всегда ждали от наших производителей. Кстати, в столичных магазинах найти эту батарею крайне трудно.

МЕТОДИКА РАССТАНОВКИ ПО МЕСТАМ

В каждом виде испытаний лучшему и худшему результатам присваивали соответственно 5 баллов и 1 балл. Четыре батареи, провалившиеся в самом начале, остались без баллов: оценивались только изделия, прошедшие все испытания. Остальные участники получали промежуточные баллы согласно положению, которое они заняли между лидером и аутсайдером. К примеру, если при замере резервной емкости результат лидера 124 минуты, а аутсайдера – 97 минут, то у участника с результатом 107 минут – 2,48 балла. И так по всем видам испытаний. Итоговый балл – среднее арифметическое четырех промежуточных оценок.

Весовые коэффициенты, повышающие значимость одного параметра по отношению к другому, мы не использовали, признали все параметры равнозначными. В то же время приведенные нами цифры позволяют любому желающему провести свои собственные подсчеты (понятно, что расстановка мест при этом изменится).

Все образцы аккумуляторов были приобретены редакцией в розничной торговой сети за наличный расчет – с чеками, гарантией и т. п. Перед началом испытаний все батареи в обязательном порядке заряжали, чтобы обеспечить им одинаковые стартовые условия. Технические измерения проводили специалисты НИИЦ АТ 3 ЦНИИ Минобороны России. Результаты испытаний относятся к конкретной выборке батарей и не являются обобщающими критериями их качества.

Чем объяснить, что при одних и тех же габаритах батарей разные производители указывают разную емкость – например, от 60 до 64 А·ч? Там что, более тонкие пластины?

Чаще всего отдельные фирмы уменьшают число типов батарей в линейке, снабжая их разными этикетками. Так при реальной емкости, скажем, 62 А·ч появляются наклейки *55, 60, 62, 65*. Какую емкость заявлять – дело совести изготовителя. Толщина токоотвода (решетки) у всех марок, по нашим сведениям, одинаковая, неизменная для европейского легкового ряда. Впрочем, некоторые производители батарей меняют толщину намазки, но правильнее добавлять лишнюю пластину.

Не опасно ли для родного генератора применение аккумулятора более высокой емкости? Ведь он потребует большего зарядного тока, а генератор на это не рассчитан...

Абсолютно не опасно! Чтобы перегрузить автомобильный генератор запредельными токами, нужно заставить его заряжать какой-то немыслимый аккумулятор – в несколько тысяч ампер-часов! Реальное же сопротивление батарей зарядному току практически одинаково – что для батареи в 55 А·ч, что в 75 А·ч. При этом генератор ведет зарядку постоянным напряжением, а потому при известном сопротивлении перегрузочным токам взяться неоткуда.

Зависит ли емкость батареи от силы тока?

Еще как! Надпись «60 А·ч» говорит только о том, что в течение 20 часов при температуре 25 °С вы можете разряжать свой аккумулятор током, равным 60/20 = 3 А. А вот при токе 600 А емкость падает в несколько раз. Поэтому оценивать ее в ампер-часах неудобно. Гораздо понятнее термин «резервная емкость», показывающий, сколько минут продержится батарея на автомобиле с неисправным генератором.

Какова емкость двух батарей по 60 А·ч, соединенных последовательно?

Те же 60 А·ч: при последовательном соединении ток остается прежним. А величина напряжения на подсчет ампер-часов не влияет.

машина не европейская, то клеммы могут отличаться от большинства привычных нам как формой, так и расположением. С этой информацией уже можно идти в магазин.

Результаты испытаний – перед вами. При выборе бренда советуем всегда пользоваться нашими «табелями о рангах», не соблазняясь низкой ценой или рекламными увещеваниями. Марка батареи определяет и ее стоимость. Заявленные ток и емкость получатся сами собой – исходя из габаритов. Останется зарядить батарею (это важно!) и установить ее вместо старой.

И последнее. Впервые за много лет я с чистой совестью рекомендую приобрести отечественное изделие! Если найдете в продаже, конечно… ЗР

ОСНОВНЫЕ КРИТЕРИИ ПРИ ОЦЕНКЕ КАЧЕСТВА БАТАРЕЙ

Резервная емкость. Показывает, долго ли холодной дождливой ночью продержится автомобиль, у которого испортился генератор. Измеряется в минутах. Чем выше результат, тем лучше.
Лучший результат – у АКТЕХ: 124 мин.
Худший результат – 97 мин.

Приведенная энергия пуска заявленным током. Характеризует энергию батареи в пусковом режиме. Измеряется в килоджоулях. Чем выше результат, тем лучше.
Лучший результат – у «TYUMEN BATTERY Лидер»: 43,28 кДж.
Худший результат – 13,77 кДж.

Приведенная энергия пуска единым током при –18 °С. Позволяет сравнить токовые характеристики всех батарей в одинаковых условиях вне зависимости от паспортных данных. Измеряется в килоджоулях. Чем выше результат, тем лучше.
Лучший результат – у «TYUMEN BATTERY Лидер»: 37,82 кДж.
Худший результат – 11,57 кДж.

Приведенная энергия пуска единым током при –29 °С. Аналогично предыдущим испытаниям, разница лишь в температуре: –29 °С вместо –18 °С. Измеряется в килоджоулях. Чем выше результат, тем лучше.
Лучший результат – у «TYUMEN BATTERY Лидер»: 17,42 кДж.
Худший результат – полный отказ.

Результаты испытаний 27 аккумуляторов

№	Наименование батареи	Резервная емкость после полного заряда		Приведенная энергия пуска заявленным током					Приведенная энергия пуска единым током 480 А при –18 °С				Приведенная энергия пуска единым током 480 А при –29 °С				Итоговый балл
		Длительность разряда током 25 А, мин.*	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 10 с разряда, В (при заявленном токе, А)	Напряжение на клеммах после 30 с разряда, В	Время разряда током в 60% заявленного до напряжения 6,0 В, с	Приведенная энергия разряда, кДж	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 30 с разряда, В	Время разряда током в 60% заявленного до напряжения 6,0 В, с	Приведенная энергия разряда, кДж	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 30 с разряда, В	Время разряда током в 60% заявленного до напряжения 6,0 В, с	Приведенная энергия разряда, кДж	Промежуточный балл	
1	«TYUMEN BATTERY Лидер»	121 (54)	4,55	8,27 (580)	7,99	125	43,28	5,00	7,99	132	37,82	5,00	7,09	111	17,42	5,00	**4,89**
2	MUTLU	118 (95)	4,11	8,11 (550)	7,84	118	35,82	3,99	7,89	118	32,11	4,13	6,73	68	7,15	2,64	**3,72**
3	ROYAL	112 (82)	3,22	8,2 (525)	7,98	116	36,17	4,04	7,97	121	34,32	4,47	6,99	62	8,84	3,03	**3,69**
4	a-mega	111 (81)	3,07	8,14 (600)	7,87	108	36,35	4,06	7,93	119	33,07	4,28	6,9	62	8,03	2,84	**3,56**
5	TAB Polar	122 (97)	4,70	7,82 (570)	7,6	121	33,10	3,62	7,63	125	29,34	3,71	6,25	90	3,24	1,74	**3,44**
6	AKTEX	124 (48)	5,00	7,8 (550)	7,54	125	31,76	3,44	7,69	100	24,33	2,94	6,64	58	5,34	2,23	**3,40**
7	«ЗВЕРЬ»	109 (68)	2,78	8,09 (600)	7,8	105	34,02	3,74	7,91	114	29,39	3,72	6,88	60	7,61	2,75	**3,25**
8	TYUMEN BATTERY	109 (26)	2,78	7,88 (520)	7,62	119	30,07	3,21	7,67	115	27,66	3,45	6,75	72	7,78	2,79	**3,06**
9	VARTA BLUE dynamic	106 (39)	2,33	8,0 (540)	7,65	96	25,66	2,61	7,79	119	30,67	3,91	6,87	68	8,52	2,95	**2,95**
10	EXIDE Premium	115 (42)	3,67	8,0 (640)	7,42	110	29,99	3,20	7,69	110	26,77	3,32	6,26	60	2,25	1,52	**2,93**
11	BARS Gold	108 (52)	2,63	7,75 (500)	7,51	110	33,65	3,69	7,62	116	27,06	3,36	6,01	49	0,07	1,00	**2,67**
12	ZUBR PREMIUM	112 (105)	3,22	7,78 (550)	7,51	111	27,66	2,88	7,32	110	20,90	2,42	6,41	59	3,48	1,80	**2,58**
13	BOSCH SILVER	107 (42)	2,48	7,88 (540)	7,64	99	26,30	2,70	7,63	107	25,11	3,06	6,52	53	3,98	1,91	**2,54**
14	Banner POWER BULL	112 (56)	3,22	7,7 (600)	7,39	94	23,52	2,32	7,59	121	27,70	3,46	6,09	60	0,78	1,00	**2,50**
15	TITAN EURO SILVER	119 (84)	4,26	7,79 (560)	7,5	77	19,40	1,76	7,6	69	15,89	1,66	6,43	60	3,71	1,85	**2,38**
16	CHAMPION PILOT Drive	98 (39)	1,15	7,71 (600)	7,43	110	28,31	2,97	7,56	112	25,16	3,07	6,35	51	2,57	1,59	**2,19**
17	topla ENERGY	104 (48)	2,04	7,8 (510)	7,5	102	23,41	2,31	7,37	101	19,93	2,27	6,09	57	0,74	1,00	**1,90**
18	Centra FUTURA	97 (37)	1,00	7,59 (600)	7,3	98	22,93	2,24	7,32	105	19,96	2,28	24c	–	0,00	1,00	**1,63**
19	ista Standard	104 (66)	2,04	7,51 (510)	7,22	87	16,24	1,33	7,4	93	18,75	2,09	6,02	54	0,16	1,00	**1,61**
20	ATLANT EXPORT	105 (77)	2,18	7,71 (500)	7,42	84	17,89	1,56	7,26	82	14,88	1,50	6,06	53	0,46	1,00	**1,56**
21	ATLAS BX	100 (79)	1,44	7,72 (520)	7,43	79	17,62	1,52	7,38	96	19,07	2,14	6,04	48	0,28	1,00	**1,52**
22	EXTRA START	106 (63)	2,33	7,6 (480)	7,31	73	13,77	1,00	7,2	67	11,57	1,00	6,02	42	0,12	1,00	**1,33**
23	moll MG standard	104 (104)	2,04	7,65 (550)	7,48	65	15,87	1,28	7,53	57	12,55	1,15	24c	–	0,00	1,00	**1,11**
24…27	BLACK HORSE ECO START cobat ENERGY BIG CITY	Батареи сняты с испытаний в связи с отказами при первых замерах.															

*В скобках для справки приведена исходная резервная емкость батарей на момент приобретения; в распределении мест этот параметр не участвует.

БЕССМЕРТНЫЕ

Новичок бюджетный седан Daewoo Gentra | **Лидер** Renault Logan | **Автор** Максим Гомянин | **Фото** Евгений Бобриков



Daewoo Gentra

Это не что иное, как доработанный «Шевроле (а еще раньше «Дэу»)-Лачетти» образца 2002 года. С того же времени модель собирали и в Узбекистане, а «Джентрой» она стала только в этом году.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,5 л (107,4 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Комфорт», «Оптимум», «Оптимум Плюс», «Элегант».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 399 000–542 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 1,5 л, 107,4 л.с., 5-ступенчатая механика, «Элегант», 490 000 руб.

Renault Logan

Мировая премьера «Логана» состоялась в 2004 году. Годом позже началось производство бюджетного седана в России. В 2009-м модель обновили, проведя рестайлинг. В нынешнем году намечена российская смена поколения.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 л (75 л.с.), 1,6 л (102 л.с.), 1,6 л (16 кл., 103 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, автоматическая 4-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Аутентик», «Экспресьон», «Престиж».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 349 000–500 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 1,6 л (16 кл.), 103 л.с., 5-ступенчатая механика, «Престиж», опции, 500 300 руб.

По иронии судьбы сегодняшний новичок – седан «Дэу-Джентра» – вовсе не новинка. Помните «Шевроле-Лачетти», который совсем недавно вроде бы отправили на покой? Так вот, отложив американский крест и корейский паспорт, старый добрый седан вернулся под именем, давным-давно записанным в его свидетельстве о рождении, – «Дэу». И с пропиской в Узбекистане. Где, кстати, «Лачетти» выпускается уже более десяти лет, – но до последнего времени в Россию официально не поставлялся. Зато теперь по цене он прямой конкурент «Рено-Логан». Сравним «старичков»?

ЗНАКОМЫЕ ВСЕ ЛИЦА?

Оба автомобиля уже почти родные в профиль. Но у «Джентры» поменяли переднюю часть: фары схожи с теми, что ставили на «Лачетти»-хэтчбек. Из-за них чуть изменили форму капота, обновили передний бампер и решетку радиатора. Сзади из нового – только шильдики. «Логан» неизменен с момента рестайлинга 2009 года: из обновлений лишь колесные диски коллекции «зима/лето-2013».

Внутри «Джентры» также всё знакомо. Отличия лишь в блоке мультимедийной системы да эмблеме на руле. Чуть дольше обычного регулировал сиденье. Просто забавно ощущать, как



У «Дэу» скромные материалы обивки, простая передняя панель. Но качество сборки хорошее, а оснащение заметно богаче, чем у «Логана».

Цифры спидометра читаются четко, а вот на блюдце тахометра они мелковаты.

Зеркала складываются, стоит лишь нажать кнопку.

В панелях задних дверей сделаны удобные карманы, куда влезает телефон.

подушка меняет угол наклона, а не привычно перемещается вверх-вниз. Впрочем, так было и у предшественника. О, здесь есть и настройка поясничной поддержки! В максимальном положении она оказалась довольно плотной.

Отрегулировав ступицу руля (не только по углу наклона, но и по вылету), осматриваюсь. Салон собран аккуратно и по восточной традиции не лишен декора – узбеки не удержались и украсили переднюю панель и двери пластиковым «деревом». Салон не жмет в плечах, но тесноват в районе головы, – рослые водители нередко сталкиваются с этим в автомобилях с люком.

То ли дело «Логан»! По ощущениям, крыша здесь заметно выше. Это подтверждают и цифры: от подушки до потолка 1010 мм – на 55 мм больше, чем у конкурента. И за это прощаю

Daewoo Gentra

Комплектация	Comfort		Optimum		Optimum Plus		Elegant	
Тип коробки передач	M5	A6	M5	A6	M5	A6	M5	A6
Двигатель	1,5 л (107,4 л.с.)							
Цена, руб.	399 000	449 000	416 000	454 000	423 000	460 000	490 000	542 000
Доступные опции								
АБС	–	–	базовое оснащение					
Подушки безопасности водителя и пассажира	базовое оснащение							
Иммобилайзер	базовое оснащение							
Центральный замок	базовое оснащение							
Обогрев ветрового стекла в зоне покоя щеток стеклоочистителя	–	–	–	–	–	–	базовое оснащение	
Аудиосистема	–	–	–	–	базовое оснащение			
Аудиоподготовка	базовое оснащение				–	–	–	–
Люк с электроприводом	–	–	–	–	–	–	базовое оснащение	
Складная спинка заднего ряда	базовое оснащение							

Renault Logan

Комплектация	Authentique	Expression	Prestige	
Тип коробки передач	**M5**	**M5**	**M5**	**A4**
Двигатель				
1,4 л (75 л.с.)	349 000 руб.	387 000 руб.	–	–
1,6 л (84 л.с.)	–	402 000 руб.	444 000 руб.	–
1,6 л (16 кл., 102 л.с.)	–	424 000 руб.	466 000 руб.	–
1,6 л (16 кл., 103 л.с.)	–	–	–	500 000 руб.
Доступные опции				
ГУР	13 000 руб.	базовое оснащение		
Передние подушки безопасности	для водителя	для водителя и пассажира		
Иммобилайзер	базовое оснащение			
Противотуманные фары	–	4300 руб.	базовое оснащение	
Кондиционер	–	25 000 руб.	базовое оснащение	
Центральный замок с дистанционным управлением	–	–	базовое оснащение	
Защита двигателя	базовое оснащение			
Аудиосистема с подрулевым джойстиком	–	9000 руб.		
Бортокомпьютер	–	–	базовое оснащение	



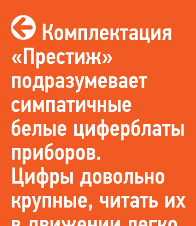


Подрулевик аудиосистемы не виден за рулевым колесом.



Тем, кто привык слушать музыку со съемных носителей, предлагают магнитолу с USB-портом.





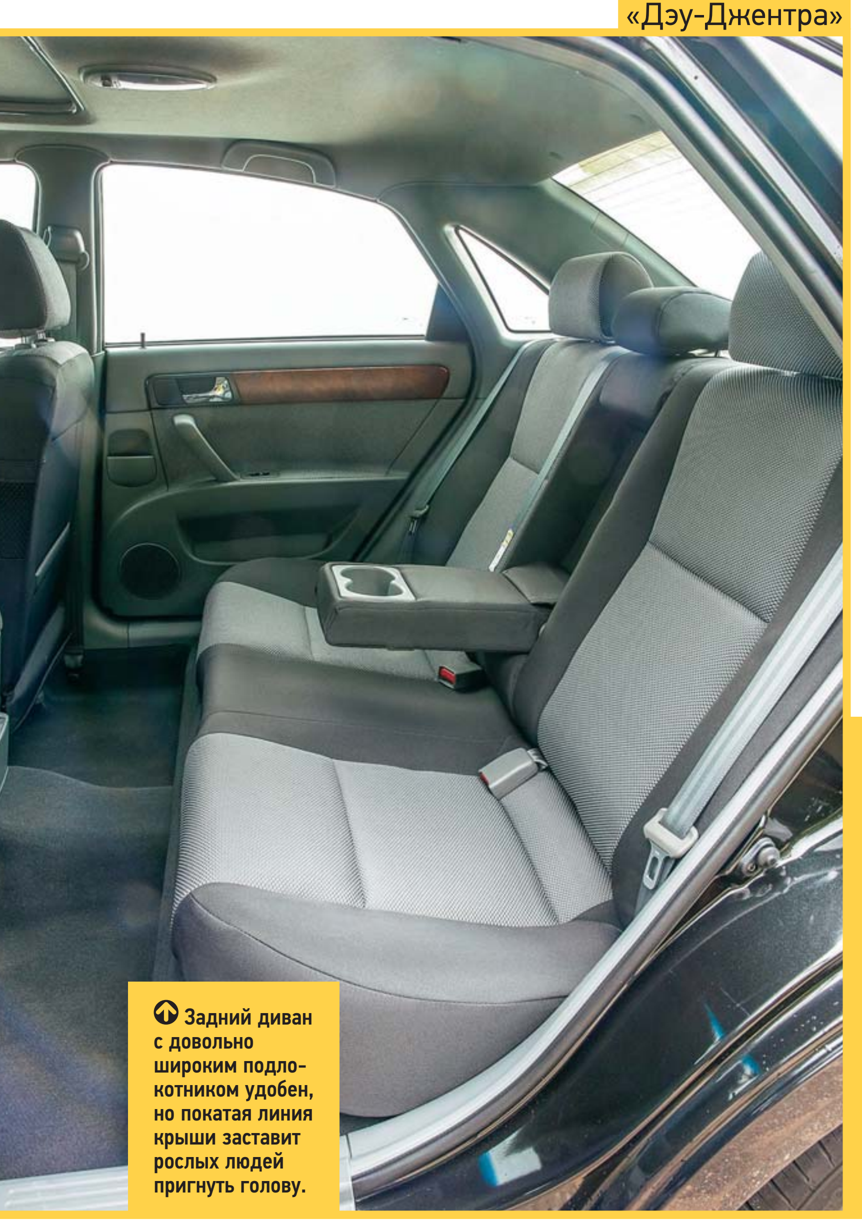
Комплектация «Престиж» подразумевает симпатичные белые циферблаты приборов. Цифры довольно крупные, читать их в движении легко.



«Рено-Логан»

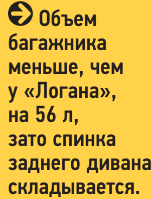
Передняя панель собрана добротно. Салон без изысков, но здесь просторно и уже всё стало почти родным.

«Дэу-Джентра»



Задний диван с довольно широким подлокотником удобен, но покатая линия крыши заставит рослых людей пригнуть голову.





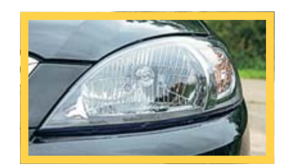
Люк в крыше – редкость для бюджетных автомобилей. Спишем на южную кровь машины.



Объем багажника меньше, чем у «Логана», на 56 л, зато спинка заднего дивана складывается.

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Денис КОРЕШКОВ
владелец «Дэу-Джентра»
(пробег 3400 км)



Изначально стремился найти более-менее универсальную машину: недорогую, удобную, подходящую как для семейных нужд, так и для поездок на работу. Купленная «Джентра» с механической коробкой передач в комплектации «Оптимум Плюс» эти ожидания в основном оправдала. Хотя есть мелочи, которые можно было бы устранить. Например, некуда пристроить крышку бензобака, у которой ни держателя, ни подвески. Жители больших городов наверняка предпочтут версию с автоматической трансмиссией, я же привык к механике. В целом движение на «Джентре» охарактеризую как размеренное: двигатель явно рассчитан на спокойный стиль вождения. Зато после обкатки даже в городе и в пробках седан расходует 8,5–8,7 л бензина на 100 км. Автомобиль пока новый, и с сервисом я не сталкивался. Надеюсь, и в этом вопросе разочарование меня не постигнет.

сиденью с практичной тканевой обивкой табуретную посадку и отсутствие поясничного упора. А еще нельзя руль притянуть к себе, как в «Джентре»: регулировка только по углу наклона. Не согласен я и с расположением кнопки звукового сигнала в торце подрулевого переключателя, клавиш электростеклоподъемников – на центральной консоли, джойстика регулировки зеркал – на туннеле пола. Впрочем, всё это дело привычки.

Регулировки климата в машинах традиционны, с кнопками и барашками разберется даже ребенок. Но в «Джентре» эта часть центральной консоли выглядят интереснее. Зато «Логан» берет прекрасным обзором: большое заднее стекло и крупные зеркала позволяют без труда контролировать все, что происходит за кормой.



О том, что черный автомобиль не «Шевроле», расскажут шильдики. Ну а «Рено» с «Дачией» спутают разве что европейцы.



Джойстик регулировки зеркал спрятан на центральном тоннеле. В «Джентре» пользоваться им удобнее.

А вот здесь высоким людям будет комфортно. Еще бы добавить такое, как в «Дэу», сиденье.

«Рено-Логан»

Спинку не разложить, но и без того багажник «Логана» огромен. К тому же здесь широкий погрузочный проем.

Клавиши задних стеклоподъемников – на торце центрального туннеля. После «Джентры», опять же, вызывает недоумение.

ВЗГЛЯД НАЗАД

Двери широко распахнулись, гостеприимно приглашая сесть на диван. Интересно, что расстояние от подушки до потолка у конкурентов одинаковое, но при этом «Логан» и «Джентра» – противоположности. У «Рено» в районе головы и плеч места много, а в «Дэу» тесновато, к тому же покатая линия крыши визуально сжимает салон. Зато в «Джентре» пространства больше в коленях и сиденье не чета тому, что у оппонента, – эргономичное, с хорошим подлокотником. Да и спинка складывается. Это позволяет перевозить длинномеры, что «Логану» с его намертво прикрученным задним диваном и не снилось. Правда, багажник «Рено» все же больше, а проем шире.

Под полом грузового отделения обоих – совсем не лишние в наших условиях полноразмерные запаски. Однако на внутренней обивке крышки сэкономили только французы... простите, россияне, что автоматически делает честь корей... то есть узбекам.

ДВИЖЕНИЕ – ЖИЗНЬ

С пальмы первенства уже оборвали почти все бананы, так неистово эти двое сражаются за победу. Похоже, она достанется тому, чьи ходовые качества лучше.

Завожу отвечающий нормам Евро-5 мотор «Джентры» (J200-B15D собран в Узбекистане и несколько отличается от агрегата «Шевроле-Кобальт») и вливаюсь в городскую толчею. С низов двигатель подхватывает уверенно, да и педаль сцепления расположена так, что колено не начинает ныть после часа

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Владимир СЕРГЕЕВИЧ
владелец «Рено-Логан»
(пробег 20 000 км)



Последней перед «Логаном» у меня была «Волга» ГАЗ-31105. На смену ей искал универсальную машину, чтобы и в магазин в выходной съездить, загрузить полный багажник продуктов, и на дачу пожитки отвезти. А в этой ценовой категории просто не было альтернативных вариантов. Машина понравилась своим салоном больше, чем «Волга»! А еще мягчайшей подвеской, большим багажником, умеренным расходом топлива и тяговитым двигателем. Часть пути на дачу проходит по проселочной дороге. Так вот, брюхом не задел ни разу. У машины хороший клиренс да и защита двигателя есть. Еще один плюс – недорогая страховка. Не нравятся лишь некоторые эргономические решения. Кнопка звукового сигнала в левом переключателе, джойстик регулировки зеркал под ручником. Ну и странная политика у дилеров! Цены, скажем, на коврики в салон зашкаливают.

16-клапанный мотор «Логана» резвее на разгоне. А вот по максимальной скорости впереди оказалась «Джентра».

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача)			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (IV)	100 (V)	120 (V)	
DAEWOO GENTRA	65,3	69,2	71,7	75,6
RENAULT LOGAN	67,9	70,8	73,2	80,0

дерганья в столичном трафике. Но вот на трассе после 4000 об/мин двигатель скисает.

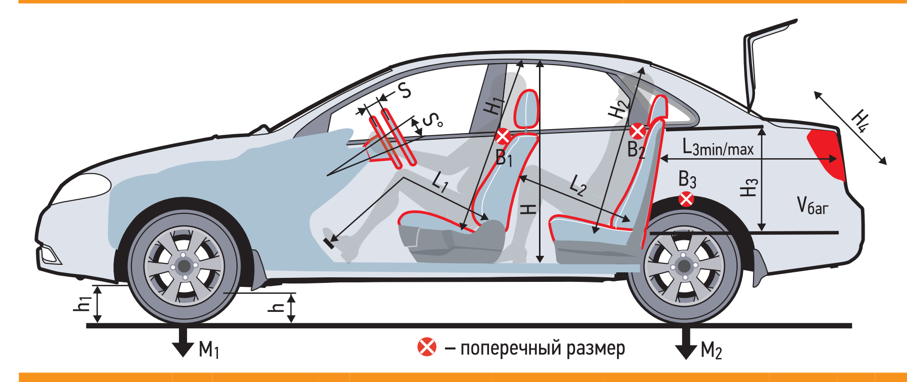
Шестнадцатиклапанник «Логана» еще веселее на низах и резвее на средних оборотах. При разгоне до 60 км/ч выигрывает у конкурента 1,3 с, а при 100 км/ч отрывается уже на 2,1 с. Вроде бы не так много, но в городе «Рено» понравился больше. «Джентра» отыгралась на максимальной скорости (на 9,1 км/ч больше) и информативности тормозов. Усилие на педали чуть понятнее, и это «чуть» перетянуло симпатии. Причины незначительной разницы в тормозном пути в пользу «Дэу» кроются, на наш взгляд, в шинах: на «Джентре» стоит «КонтиПремиумКонтакт 2», на «Логане» – «Амтел-Планет DC».

По плавности хода модели схожи. Их примерно одинаково потряхивает на ухабах. Ну, «Рено», может, чуточку меньше. И это бесспорный комплимент «Джентре», ведь «Логан» заслуженно прослыл эталоном по части сглаживания дорожных дефектов. Управляемость? Обе машины не ведают, что такое азарт. Надежные и предсказуемые, но не более того. Так и должно быть у народных седанов.

А по акустическому комфорту «Дэу» вырывается вперед: на разгоне и крейсерских 80 км/ч в нем заметно тише. В ответ несгибаемый «Логан» достает джокер – штатную защиту двигателя и 155 мм дорожного просвета. «Джентре» с ее оголенным брюхом и 140 мм расстояния до земли тут крыть нечем.

Данные производителя

Модель	DAEWOO GENTRA	RENAULT LOGAN
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4515/1725/1445/2600	4288/1740/1534/ 2630
колея спереди/сзади	1480/1480	1481/1470
Объем багажника, л	405	510
Радиус поворота, м	5,2	5,3
Снаряженная/полная масса, кг	1245/1660	1135/1600
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9	10,5
Максимальная скорость, км/ч	180	180
Топливо/запас топлива, л	A95/60	A92/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,5/6,5/н.д.	9,4/5,8/7,1
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	1485	1598
Степень сжатия	10,2	9,8
Мощность, кВт/л.с.	79/107 при 5800 об/мин	75/102 при 5750 об/мин
Крутящий момент, Н·м	141 при 3800 об/мин	145 при 3750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,73/1,95/1,28/0,97/0,76/3,55	3,73/2,05/1,39/1,03/0,79/3,55
Главная передача	4,47	4,21
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ многорычажная	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/ дисковые	дисковые вентилируемые/ барабанные
Размер шин	195/55R15	185/70R14



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг(%)	M_2, кг(%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./ S, мм	h, мм	h_1, мм
DAEWOO GENTRA	955–1145	955	1385	1110	650–880	960	1350	900/1830	485	1000	460	336	727 (60)	485 (40)	1212	4,5/40	140	235
RENAULT LOGAN	920–1025	1010	1385	1200	645–865	960	1410	1015	570	1020	435	392	704 (62)	427 (38)	1131	5,0/–	155*	230

*По защите двигателя.


Реклама
Создаёт превосходство на зимней дороге
МОСКОВСКОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО
Акционерного общества «НЕКСЕН ТАЙР КОРПОРЕЙШЕН (Корея),
123610, г. Москва, Краснопресненская наб., д.12, подъезд 3, офис 1902А
Тел. (495) 967 03 80, Факс (495) 967 03 81
www.nexentire.com
NEXEN
NEXEN TIRE
WINGUARD ice
WINGUARD winSpike
WINGUARD winSpike SUV



Защита двигателя оказалась только у «Рено». Не подвел и дорожный просвет – 155 мм. У «Дэу» он на 15 мм меньше. А если установить защиту и загрузить полный багажник, дорога приблизится еще больше.

Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
DAEWOO GENTRA	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	121
RENAULT LOGAN	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	162

Итак, «Джентра» – проект амбициозный. Пытается не уступить сопернику ни ценой, ни качеством. «Дэу» притягивает богатым оснащением. Основные плюсы «Логана» – большой дорожный просвет и просторный салон. Они и позволили «Рено» чуть опередить оппонента. А ведь «Джентру» даже в базе можно заказать с автоматом, тогда как «автоматический» «Логан» есть лишь в полной комплектации. Значит, перспективы у новичка весьма недурные! ЗР

Разгон и максимальная скорость (замеры ЗР)

DAEWOO GENTRA — погрешность спидометра 5,0%

20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	max
1,4 с	3,4 с	6,5 с	10,3 с	14,6 с	20,5с	29,7 с	48,9 с	175,1 км/ч

RENAULT LOGAN — погрешность спидометра 4,3%

20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	max
1,2 с	2,5 с	5,2 с	8,0 с	12,5 с	19,1с	28,4 с	53,4 с	166,0 км/ч

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

	DAEWOO GENTRA	RENAULT LOGAN
60–100 км/ч(IV)	11,9 с	11,6 с
80–120 км/ч(V)	19,0 с	20,1 с

ВЫБЕГ

	DAEWOO GENTRA	RENAULT LOGAN
120–50 км/ч	1377 м	1215 м
50–0 км/ч	643 м	553 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

	DAEWOO GENTRA	RENAULT LOGAN
путь	39,0 м	40,0 м
замедление	9,89 м/с²	9,65 м/с²

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
DAEWOO GENTRA	9	8	8	8	8	8	8	9	8	9	8	8	7	8	8	8,1
	↑ Удобные передние кресла, информативные тормоза, хорошая шумоизоляция.								↓ Мал дорожный просвет, нет защиты двигателя, низкая линия крыши доставляет неудобства рослым людям.							
RENAULT LOGAN	8	7	9	9	9	8	8	8	8	8	8	8	9	8	8	8,2
	↑ Просторный салон с отличной обзорностью назад, резвый 16-клапанный мотор.								↓ Спинка заднего дивана не раскладывается, нет регулировки руля по вылету.							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретным соперником. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

PS УЧТЕМ СТОИМОСТЬ

Сопоставив цены тестовых автомобилей, видим, что будущий владелец «Джентры» на потраченный рубль получает чуть больше. «Логан» же позволяет сэкономить путем отказа от некоторых опций. Но, по-моему, на АБС и дополнительных подушках безопасности экономить не стоит.

***Renault Logan:* 1,64 *Daewoo Gentra:* 1,65**



Максим Томянин

ПЕРЕМЕН!

У «корейца», как у кошки, девять жизней. Проверенная временем модель возвращается на рынок уже как «Дэу-Джентра» и близка к тому, чтобы победить. Но «Рено-Логан» рано сбрасывать со счетов. Большой клиренс, просторный салон и резвый 16-клапанный мотор, как и прежде, привлекут покупателей. Однако расслабляться нельзя, ведь конкуренты очень близко.

Благодарим «АВАЛИНК Карс Центр» за предоставленный автомобиль.

Джeнсон Баттон использует Mobil 1.

Mobil — Товар года 2012

Дженсон Баттон, пилот команды Vodafone McLaren Mercedes Formula 1, использует технологические преимущества Mobil 1™ — мирового лидера среди синтетических масел*. Ваш автомобиль также может воспользоваться преимуществами технологии Mobil 1™, протестированной и разработанной с учетом интенсивных нагрузок, испытываемых двигателями. Узнайте больше на www.mobil1.ru.





ВОДИТЕЛЕЙ МНОГО. МАСЛО ОДНО.



НЕЖНАЯ КОЖА

Средства для чистки кожаной отделки | **Восемь** образцов | **Автор** Геннадий Емелькин

Если пятно на сиденье или обивке двери еще как-то можно терпеть, то липкая баранка способна довести до бешенства в считаные минуты. Особенно хорошо это знают любители пожевать на ходу: когда рука то и дело лезет в пакет с чипсами, рулевому колесу трудно остаться незапятнанным. А уж если возились под капотом без перчаток, шансы сохранить чистоту руля почти нулевые.

Обычная влажная уборка здесь, к сожалению, «не катит». Никакая



6–8 место	6–8 место	6–8 место	3–5 место	3–5 место
Hi-Gear, США Очиститель кожи	**Tanner's Preserve, США Leather cleaner**	**Tanner's Preserve, США Leather conditioning cream**	**LIQUI MOLY Racing, Германия Средство для ухода за кожей**	**Turtle WAX, США, Великобритания Очиститель и кондиционер кожи**
390 руб., 500 г	220 руб., 221 мл	220 руб., 221 мл	360 руб., 250 мл	260 руб., 500 мл
Пенный состав медлителен. Придется подождать, пока он раскочегарится и начнет действовать. С легкими загрязнениями справляется, со старыми нет. Срок годности и дата выпуска указаны на упаковке. Средство неоправданно дорого.	Очиститель кожи удаляет свежие легкие загрязнения, а перед старыми пасует. Отметим резкий запах, провоцирующий чихание. Нет инструкции на русском языке. Срок годности и дата выпуска не указаны.	Крем-кондиционер по своим возможностям напоминает очиститель той же фирмы, отличаясь менее резким запахом. Свежие загрязнения удаляет, со старыми дело хуже. Нет ни даты выпуска, ни срока годности. Отсутствует и инструкция на русском.	Хорошо растирается и не оставляет разводов. Легкие загрязнения чистит, но со старыми, въевшимися не справляется. Приятный запах, удобно наносить. Слишком мелкий шрифт инструкции. По маркировке непонятно, когда изготовили состав.	Удобно наносить. Запах нейтральный. Средство хорошо справляется со свежими легкими загрязнениями, чего не скажешь о старых, въевшихся. Перед растиранием нужно долго ждать, требуется большое усилие. Срок годности и дата выпуска указаны на упаковке.

кожа – от натуральной до дерматина – не любит воду. Хотите, к примеру, испортить новенькие перчатки – поиграйте в них в снежки или скатайте снеговика. Рисковать не стоит, тем более что специальных чистящих составов довольно много. Для нашего теста мы отобрали восемь, включая салфетки за 25 рублей. Самое дорогое средство при этом стоило 390 рублей.

После обработки поверхность становится немного липкой, и это относится ко всем препаратам без исключения. На отлично не отработал ни один, – впрочем, и откровенно провалившихся тоже нет. Что касается подиума, то всех участников мы разделили на три условные группы. В первую попали те, которые сумели удалить все загрязнения, вторая справлялась лишь с работенкой полегче, в третьей оказались прочие. Само собой, таланты испытанных средств рулевым колесом не ограничиваются: они подойдут как для кожаных обивок, так и, скажем, для дамских сумочек. ЗР



3–5 место	ASTROhim, Россия Очиститель кожи с кондиционером	1–2 место	3ton, Россия Салфетки влажные (пластик и кожа)	1–2 место	DoctorWax, США Очиститель «Протектант»
55 руб., 250 мл		25 руб., 15 штук		230 руб., 236 мл	
Очиститель кожи с кондиционером быстро снимает легкие загрязнения, а вот со старыми капризничает. Запах приятный. Мелкий шрифт трудно читается. Срок годности и дата выпуска указаны на упаковке.		Удобно: всё в руках. Приятный, не раздражающий запах. Быстро сохнет. «Тритон» поборол как легкие отложения, так и некоторые въевшиеся. С обширным пятном одна салфетка не справится. Срок годности указан, даты выпуска нет.		Очиститель для винила, кожи, пластика, резины удаляет свежую грязь и справляется со старой. На светлой коже не так эффективен, как на темной. Ждать результата долго. Запах нейтральный, не раздражает. Указан срок годности.	

ГУБИТЕЛЬНЫЙ ЗАСТОЙ

Проверяем моторные масла в условиях городского движения | **Синтетика** 8 образцов | **Авторы** Михаил Колодочкин и Александр Шабанов

Масло предписано менять согласно циферкам на одометре – через десять, пятнадцать, эн тысяч километров. Как ему живется в моторе, мы выясняли неоднократно (ЗР, 2010, № 10; 2012, № 12). Машина едет, километры наматываются, мотор работает – масло стареет. Но это в идеале…

А на деле? Возьмем современную городскую езду (а порой и трассу типа Москва – Питер) – значительную, если не бóльшую, часть времени мы не едем, а торчим в пробках. Километраж смешной, а вот моточасы вполне серьезные. За сезон такой езды набегает всего две-три тысячи километров, хотя суммарное время пребывания за рулем исчисляется сотнями часов. Но ведь вместе с мотором все это время работает и масло! Как же скорректировать интервал его замены при гламурно-столичном режиме эксплуатации?

СТАРЫЕ ПЕСНИ НА НОВЫЙ ЛАД

Разобраться поможет долгий и трудоемкий эксперимент. На стенде повторим программу наших длительных ресурсных испытаний моторных масел, но крутить мотор будем на минимальных оборотах холостого хода (800 об/мин) и с нулевой нагрузкой. Назовем этот цикл словом «пробки», в отличие от прежнего – «трасса». Кроме того, уберем обдув двигателя на стенде, имитирующий охлаждение набегающим потоком воздуха. Теперь всё как в пробке: обороты – минимум, нагрузки – ноль, масло греется в поддоне.

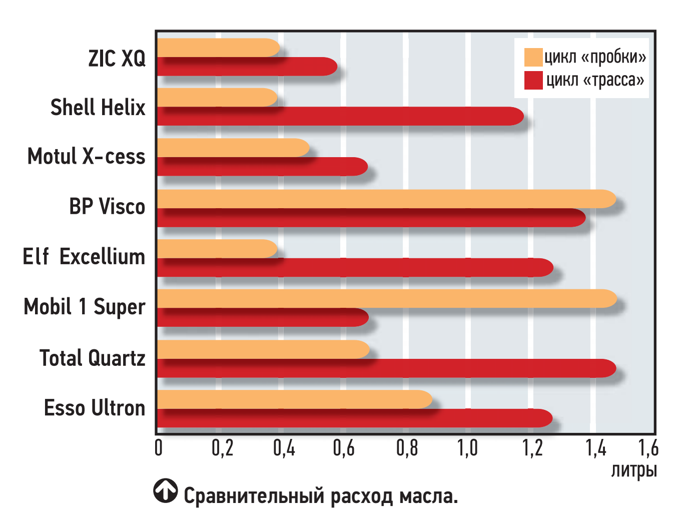
Остается через заданные интервалы времени отбирать пробы масла, замерять его основные физико-химические параметры и анализировать динамику их изменения. Через 120 моточасов разберем мотор и посмотрим, что с ним сделали наши истязания. А заодно проверим досужие мнения о вреде-пользе работы мотора без нагрузки. Почему именно через 120? Потому, что так предписано методикой ресурсных испытаний: это аналог 10 000 км пробега в режиме «трасса». Тут – то же время, только не едем, а толкаемся в пробках. И было важно оставить те же моменты отбора масла, что были в «километровом» пробеге.

ВСЁ ТЕ ЖЕ ЛИЦА...

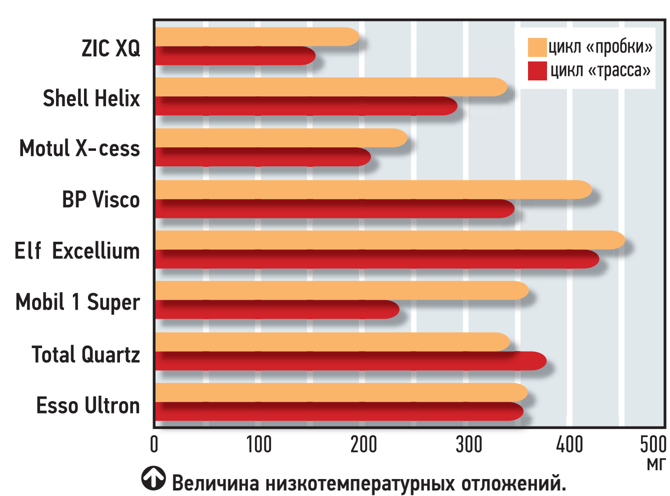
Из предыдущего опыта хорошо известно, что все масла – очень разные, каждое по-своему ведет себя в процессе длительных испытаний. Поэтому возьмем восемь синтетик класса 5W-40, большинство которых каталось «от Лиссабона до Владивостока» («Элита в цилиндрах», ЗР, 2012, № 12). Почти для всех цикл «трасса» уже накатан и исследован. Итак, на старт выходят масла Shell Helix, Esso Ultron, ZIC XQ, BP Visco, Mobil 1, Elf Excellium, Total Quartz, а также французский Motul 8100 X-cess.

ЧТО КОНТРОЛИРУЕМ?

О здоровье пациента будем судить по изменению базовых физико-химических параметров. Это динамика изменения вязкости масла при разных температурах, щелочного и кислотного чисел, а также температуры вспышки. Шкала двухуровневая, типа «жив – мертв». К примеру, мертвым считаем то масло, вязкость которого выходит за пределы, предписанные классом SAE. В нашем случае допустимый диапазон вязкости берем 12,5…16,3 сСт. Падение щелочного числа более чем в два раза от исходной величины – это общепринятый браковочный параметр, его также примем условным критерием смерти масла. Другой критерий (по нему мы еще ни одно масло не отбраковали) – так называемое выпадение пакета присадок, говорящее



Сравнительный расход масла.



Величина низкотемпературных отложений.

НЕБОЛЬШОЙ РЕСУРС

ESSO ULTRON 5W-40

Наименование параметра	Моточасы, режим «трасса»				Моточасы, режим «пробки»			
	5	40	70	120	5	40	70	120
Кинематическая вязкость при 100 °С, сСт (норма – 12,5...16,3)	13,70	14,19	15,45	16,95	12,93	12,54	13,74	17,22
Уменьшение щелочного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,6	0,8	1,5	2,1	0,7	1,0	1,9	2,7
Изменение кислотного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,00	0,35	0,60	0,75	0,20	0,50	0,75	1,20
Температура вспышки в открытом тигле, °С (лучше – больше)	221	211	202	196	217	205	194	187

Долгоиграющим это масло не назовешь. Оно в обоих циклах вышло за границы браковочных параметров. Очевидно, самый большой уровень низкотемпературных отложений и износов – следствие этого.

о полной непригодности масла. Оно характеризуется резким (минимум тройным) снижением концентрации в масле активных элементов – цинка, бария, фосфора – по отношению к исходному количеству.

Как обычно, проверим уровень отложений, которые дает масло в процессе работы. Для этого оценим их количество и цвет на боковых поверхностях поршней (так называемый аналог метода ПЗВ). Совсем белый поршень – ноль баллов, весь черный – шесть баллов. Промежуточные градации имеют в этом интервале свои баллы. Все это относится к так называемым высокотемпературным отложениям. А низкотемпературные оценим количественно, взвесив до и после испытаний главные грязесборники – приемный грибок масляного насоса, а также сетку маслоотделителя из клапанной крышки. Увеличение массы деталей покажет «степень неаккуратности» работы масла.

Оценить изменения защитных функций масла при работе в циклах «трасса» и «пробки» помогут параметры изношенности двигателя после цикла испытаний. Их можно определить по содержанию основных продуктов износа в масле (для нас индикатором было наличие в нем железа), проводя точное взвешивание поршневых колец и вкладышей подшипников коленчатого вала до и после испытаний.

НЕОЖИДАННОСТИ

Испытания длились почти полгода. Поверьте, нам есть что предъявить: сводные таблицы получились настолько огромными, что больше подошли бы для диссертации, нежели для журнальной статьи. Потому результаты разнесли по каждому образцу в отдельности.

> **Чаще проверяйте состояние масла!**

Но сравнивать масла и раздавать места не станем – не в этом цель испытаний. А вот некоторые общие выводы бросаются в глаза сразу.

Итак, явление первое. Вязкость всех масел при длительной работе в режиме холостого хода до определенного момента существенно меньше, чем при «трассовом заезде». Почему? Мы полагаем, что при работе мотора вхолостую (а это не такой стабильный режим, как при рабочих, более высоких оборотах) увеличивается пропуск отработавших газов в картер, а вместе с ними – несгоревшего топлива, смешивающегося с маслом. Подтверждением служит то, что одновременно падает температура вспышки, а это один из главных признаков присутствия топлива в масле.

Падение вязкости составляет 0,4…0,6 сСт. Много это или мало? Для основной массы масел это не означает перехода нижней границы вязкости класса и составляет около 5…6% среднего уровня. А вот с «двадцатками» процент будет значительнее. Впрочем, эти предположения попробуем проверить в ходе следующих экспертиз.

Дальше – интереснее. Начиная с определенного времени работы в режиме холостого хода (70…100 моточасов) вязкость начинает резко возрастать, опережая показатель цикла «трасса», – масло стареет на глазах. Почему? Скорее всего, вследствие длительного контакта с продуктами неполного сгорания, имеющими определенную кислотность. Вот вам результат езды по пробкам! На холостом ходу сказываются плохая вентиляция камеры сгорания из-за прикрытой дроссельной заслонки, малая турбулизация топливовоздушной смеси из-за относительно медленного движения поршня. Отсюда – никудышная скорость сгорания. Зато пропуск газов в картер, как уже говорили выше, максимален.

Эта динамика неодинакова для разных масел. Менее выражена она для ZIC XQ, Shell Helix, Motul X-cess

СРЕДНИЙ РЕСУРС

BP VISCO 5000 5W-40



Наименование параметра	Моточасы, режим «трасса»				Моточасы, режим «пробки»			
	5	40	70	120	5	40	70	120
Кинематическая вязкость при 100 °С, сСт (норма – 12,5...16,3)	13,79	14,54	14,90	15,04	13,22	13,57	14,18	15,73
Уменьшение щелочного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,4	0,7	1,3	1,6	0,9	1,1	1,6	2,2
Изменение кислотного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,30	0,40	0,65	0,75	0,35	0,50	0,75	1,00
Температура вспышки в открытом тигле, °С (лучше – больше)	216	209	203	199	214	204	198	189

В обоих циклах показало достаточно высокий темп старения, однако браковочных параметров не превысило. Возможно, так быстро постарело из-за сравнительно большого расхода на угар?

ELF EXCELLIUM NF 5W-40



Наименование параметра	Моточасы, режим «трасса»				Моточасы, режим «пробки»			
	5	40	70	120	5	40	70	120
Кинематическая вязкость при 100 °С, сСт (норма – 12,5...16,3)	13,20	13,30	13,67	13,69	12,84	12,31	13,04	14,94
Уменьшение щелочного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,2	0,8	1,1	1,3	0,4	0,7	1,4	1,9
Изменение кислотного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,10	0,35	0,50	0,65	0,10	0,40	0,50	0,85
Температура вспышки в открытом тигле, °С (лучше – больше)	219	214	203	200	211	210	196	190

Темп старения в цикле «пробки» до определенного срока был невысоким. Но после 70 часов пытки масло сдалось и стало быстро густеть. Тем не менее в «пробках» оно практически не угорело, сохранив неплохие защитные свойства.

MOBIL 1 SUPER 3000 5W-40



Наименование параметра	Моточасы, режим «трасса»				Моточасы, режим «пробки»			
	5	40	70	120	5	40	70	120
Кинематическая вязкость при 100 °С, сСт (норма – 12,5...16,3)	13,33	13,41	13,69	14,21	12,78	13,35	14,46	16,01
Уменьшение щелочного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,4	1,2	1,9	2,9	0,5	1,3	2,4	3,1
Изменение кислотного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,10	0,35	0,75	1,10	0,15	0,40	0,85	1,25
Температура вспышки в открытом тигле, °С (лучше – больше)	217	210	199	195	212	209	194	187

Это масло любит движение. Порадовали практически чистые поршни после длительного заезда и защитные свойства во всех циклах испытаний

TOTAL QUARTZ 9000 5W-40



Наименование параметра	Моточасы, режим «трасса»				Моточасы, режим «пробки»			
	5	40	70	120	5	40	70	120
Кинематическая вязкость при 100 °С, сСт (норма – 12,5...16,3)	14,24	13,96	14,19	14,14	13,84	13,37	13,55	14,98
Уменьшение щелочного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,4	0,8	1,2	1,4	0,5	0,9	1,4	1,8
Изменение кислотного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,15	0,35	0,70	1,00	0,10	0,40	0,80	1,10
Температура вспышки в открытом тигле, °С (лучше – больше)	222	211	207	203	221	204	199	194

Результаты очень неплохие. Стареет, конечно, но до браковочных параметров очень далеко. В «пробках» единственное из группы уменьшило уровень грязи в поддоне и на клапанном механизме. Очевидно, сработало резкое снижение расхода на угар.

и значительно более заметна у Esso Ultron и BP Visco. Смотрим результаты предыдущего теста – и на «трассе» картина изменения вязкости для тех же масел была похожей.

Кстати, как нам кажется, ситуация усугубляется повышенными температурами масла в поддоне в режиме холостого хода. О вреде объемного перегрева мы тоже писали раньше (ЗР, 2013 № 3), а здесь видим новые подтверждения этой гипотезы. До полной полимеризации мы не дошли ни в одном опыте, однако для некоторых масел динамика роста вязкости была довольно неприятной.

ГРЯЗНО? ЧИСТО!

Одна из известных страшилок о режиме холостого хода – зарастание мотора грязью. Так ли это? Вскрытие показало – да, но лишь отчасти. Хотя камера сгорания была черной-пречерной от топливных отложений, на боковых поверхностях поршней мы особой грязи не нашли. Уровень высокотемпературных отложений после цикла «пробки» был существенно ниже, чем после «трассы».

Поразмыслив, поняли – всё правильно. Ведь отложения потому и названы высокотемпературными, что образуются на поверхностях горячих деталей. А на холостом ходу температура поршня невысока – вот и загрязнения оказались сравнительно небольшими. Прослеживается корреляция с результатами предыдущего теста. Меньше всего отложений наблюдалось у Mobil 1, Shell Helix, Motul X-cess и ZIC XQ. Порадовало и BP Visco: если в цикле «трасса» отложений было больше, чем у других масел, то в «пробках» их уровень упал в два раза.

А вот для низкотемпературных отложений картина обратная. Их количество в «пробках» куда выше, чем в цикле «трасса»: не нравится мотору холостой ход.

ВРЕДНА ЛИ ХОЛОСТАЯ ЖИЗНЬ?

Казалось бы, в режиме холостого хода износа быть не должно. Нагрузки (и газовые, и инерционные) низкие, служить бы мотору вечно. Как бы не так! Почти у всех масел, кроме Total Quartz, содержание продуктов износа после цикла «пробки» выросло по сравнению с «трассой» – у одних в меньшей степени, у других в большей.

Почему? Чтобы износа не было, надо разделить поверхности контактирующих деталей слоем масла. А тут что? Представьте себе спортсмена на водных лыжах. На солидной скорости он лихо скользит по поверхности воды, но, если скорость буксировщика упадет до пешеходной, купание неизбежно. Так и здесь.

> **Чем дольше стоите в пробках, тем быстрее портится масло в моторе.**

В режиме «пробки» скорость поршня-«буксировщика» чуть не в три раза ниже, чем на «трассе». Да еще масло греется из-за отсутствия обдува. В таких условиях даже мизерные нагрузки способны просадить хилый масляный слой. Итог – железо оседает в масле. Вместе с алюминием, хромом и прочим – см. таблицу Менделеева.

СГОРЕЛО НА РАБОТЕ

Еще один важный и информативный параметр – расход на угар. В цикле «трасса» маслá разделились на две группы: одни показали весьма умеренный расход, других еле-еле хватило на заезд, а одно даже пришлось подливать. В «пробочном» цикле картина несколько изменилась – потери масел Motul X-cess и ZIC XQ остались небольшими, BP Visco показало невысокий угар в обоих циклах, а вот Shell Helix, Elf Excellium, Total Quartz дали резкое улучшение.

О природе угара мы писали ранее (ЗР, 2012, № 7). В данном же случае объяснение кроется в изменении вязкости и температуры вспышки, характеризующей летучесть масла. Смотрим в таблицы и на гистограммы: действительно, угар растет там, где старение более выражено. Запускается цепной механизм: чем меньше масла в поддоне, тем быстрее оно стареет. Чем старее масло, тем оно гуще, а значит, растет толщина слоя, оставляемого кольцами в цилиндре, увеличивается угар.

ТАКОЕ РАЗНОЕ МАСЛО

Внимательно изучив результаты, мы еще раз убедились в необоснованности расхожего мнения – «все масла из одной бочки». Очень даже разные «бочки» получились. Лучшие ресурсные результаты при любых условиях эксплуатации выдали Shell Helix HX-8, ZIC XQ и Motul X-cess. Так и назовем эту группу – «Большой ресурс». Темп старения, вполне достаточный для обоснования заявленного производителем срока замены в 15 000 км, показали «французы» – Elf Excellium и Total Quartz. Чуть уступили им в этой гонке BP Visco и Mobil 1. Следуя нашей терминологии, их можно назвать среднересурсными. А вот Esso Ultron, поработав в пробках, попросило более ранней замены. Кстати, и на «трассе» оно дожило лишь до «середины Сибири».

Конечно, такая терминология условна и относится к синтетикам. Ведь даже не самый лучший результат, показанный Esso Ultron, явно недостижим для полусинтетик и – тем более – минералок.

КОММЕНТАРИИ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Свое мнение о сокращении интервала замены мы высказали. А что думают по этому поводу те, кто делает автомобили?

«Хёндэ»
«Современные масла прекрасно переносят городскую эксплуатацию на протяжении рекомендованного производителем межсервисного интервала (в нашем случае – 15 000 км). Обычная городская езда к тяжелым условиям не относится. Мы не считаем необходимым сокращать интервал при городской эксплуатации – в том числе и потому, что это влияет на стоимость владения».

«Пежо»
«На сегодняшний день периодичность регламентных работ для основной гаммы автомобилей следующая:
– замена масла и масляного фильтра двигателя: 10 000 км;
– полное ТО: 20 000 км или 1 год (что наступит раньше).
Таким образом, мы сегодня регламентируем операцию замены масла двигателя каждые 10 000 км, и связано это с тяжелыми климатическими и дорожными условиями эксплуатации».

«Рено»
«В сервисных книжках «Рено» уже есть рекомендации по сокращению интервала замены моторных масел в два раза в случае использования автомобиля в особых условиях. Таковыми кроме прочих являются условия, в которых автомобиль не менее 50% времени эксплуатируется на холостом ходу (например, при частых поездках на короткие расстояния без выключения двигателя) или со средней скоростью ниже 30 км/ч. Что, по сути, полностью совпадает с режимом движения в городе, а именно – в пробках.

Как видим, счет примерно равный. Мнение «Рено» почти дословно совпало с нашими рекомендациями. «Пежо» отмечает, что рекомендованный фирмой интервал и без того небольшой. А вот корейцы никакой опасности в городской езде не видят.

> **Подолгу торчите в заторах – меняйте масло в полтора-два раза чаще.**

ТАК КОГДА ЖЕ МЕНЯТЬ?

Как же учесть время торчания в пробках при определении межсервисного интервала? Интерполяции и экстраполяции оставим, опять-таки, для чьей-нибудь диссертации. Кстати, тема классная: если на каждом цикле построить графики изменения вязкости и щелочного числа и продлить их до величин браковочных параметров, можно получить конкретный ресурс каждого масла в двух циклах – «пробки» и «трасса». Останется взять статистику эксплуатации конкретного автомобиля и с ее учетом посчитать реальный пробег между сменами. Теоретически – понятно и возможно, но…

Но сейчас мы просто возьмем некое усредненное масло и усредненный цикл. И вывод сделаем очень простой и вполне запоминаемый. Итак,

для сложных условий эксплуатации (езда в пробках к ним вполне относится) сократите межсервисный срок замены масла в полтора-два раза.

Для какого масла в полтора, для какого – в два, можно понять, проанализировав приведенные в таблицах цифры. Но куда полезнее и проще действовать по обстановке, не ленясь почаще поднимать капот. Увидели, что масло стало густеть или быстро угорать, – меняйте его. И помните: чем меньше масла в поддоне, тем быстрее оно стареет. Это закон! А потому старайтесь держать уровень чуть ниже верхней отметки на щупе. ЗР

БОЛЬШОЙ РЕСУРС

MOTUL 8100 X-CESS 5W-40

Наименование параметра	Моточасы, режим «трасса»				Моточасы, режим «пробки»			
	5	40	70	120	5	40	70	120
Кинематическая вязкость при 100 °С, сСт (норма – 12,5...16,3)	14,0	13,65	14,10	14,36	13,46	13,15	13,52	14,03
Уменьшение щелочного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,2	0,6	0,9	1,3	0,5	0,9	1,2	1,8
Изменение кислотного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,10	0,25	0,50	0,70	0,20	0,40	0,60	0,85
Температура вспышки в открытом тигле, °С (лучше – больше)	225	214	211	205	221	207	204	198

Масло показало себя с лучшей стороны: со временем стареет, но очень умеренно. Показатели защиты от износа и уровня высокотемпературных отложений среди лучших.

SHELL HELIX HX8 5W-40

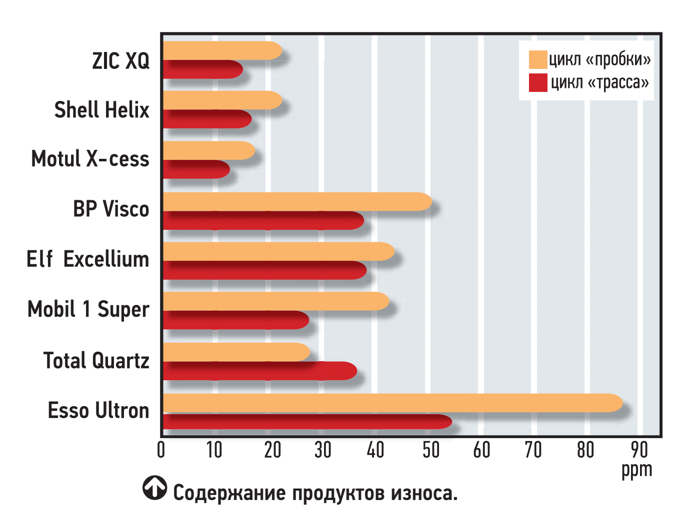
Наименование параметра	Моточасы, режим «трасса»				Моточасы, режим «пробки»			
	5	40	70	120	5	40	70	120
Кинематическая вязкость при 100 °С, сСт (норма – 12,5...16,3)	12,73	13,03	13,51	14,37	12,68	12,45	12,62	13,55
Уменьшение щелочного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,3	0,7	1,4	1,9	0,5	0,9	1,7	2,5
Изменение кислотного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,10	0,30	0,75	1,00	0,20	0,30	0,85	1,10
Температура вспышки в открытом тигле, °С (лучше – больше)	217	212	205	201	216	204	200	191

Ранее оценено нами как одно из лучших. Данный тест подтвердил эти выводы. Даже единственный минус «трассового» цикла – большой угар – в «пробках» был ликвидирован.

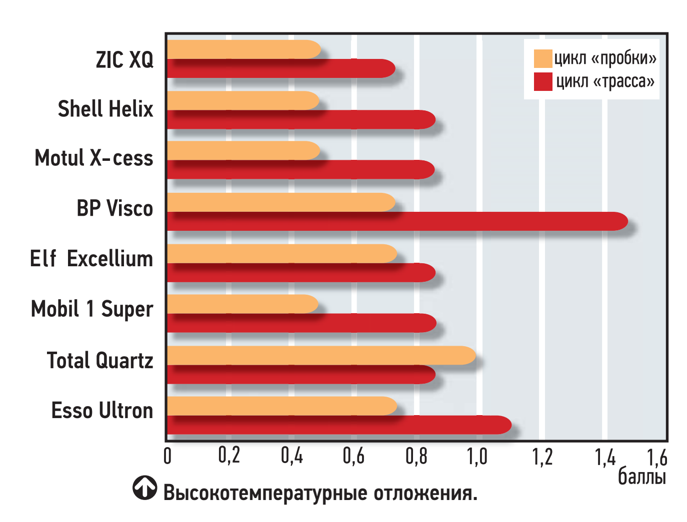
ZIC XQ 5W-40

Наименование параметра	Моточасы, режим «трасса»				Моточасы, режим «пробки»			
	5	40	70	120	5	40	70	120
Кинематическая вязкость при 100 °С, сСт (норма – 12,5...16,3)	13,42	13,49	13,63	13,70	13,18	13,09	13,54	13,95
Уменьшение щелочного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,3	0,5	1,5	1,7	0,4	0,6	1,7	1,9
Изменение кислотного числа, мг КОН/г (лучше – меньше)	0,30	0,50	0,75	0,75	0,30	0,60	0,80	0,95
Температура вспышки в открытом тигле, °С (лучше – больше)	232	226	214	196	222	218	211	192

Когда-то, в «трансконтинентальном заезде», мы были готовы отправить это масло обратно, «из Владивостока в Лиссабон», без замены. Приятно, что сейчас тест подтвердил его высокие ресурсные характеристики. Так что на обратном пути можно еще и в московских пробках потолкаться.



Содержание продуктов износа.



Высокотемпературные отложения.



СТАВИМ КОЧКУ

Оцениваем торможение пяти автомобилей на разном покрытии | **Соперники** Renault Duster, Lada Largus, Chevrolet Aveo, Volkswagen Caddy, Skoda Octavia | **Авторы** Сергей Воскресенский, Максим Сачков | **Фото** Александр Кульнев

Сергей Воскресенский посетовал: «Что-то мне тормоза на «Дастере» не нравятся. Когда на неровности попадаешь, ощущение, что машина перестает нормально тормозить. При этом антиблокировочная система включается, но замедляется автомобиль хуже». Максим Сачков вспомнил пару схожих ситуаций, пережитых на «Ладе-Ларгус», и согласился, что эффективность тормозов снижается.

Два подозреваемых – «Рено-Дастер» и «Лада-Ларгус» – построены на одной платформе, а значит, не исключено, что и врожденные дефекты общие. Поэтому для сравнения и проверки взяли еще несколько современных моделей из разных классов и ценовых групп. Референсной (своего рода эталоном) назначили свежую «Шкоду-Октавия», построенную на новой платформе концерна «Фольксваген».

ПОДГОТОВКА

Тест проводили на специальных дорогах полигона, на участке с полированным базальтом. Покрытие постоянно поливали водой, чтобы снизить коэффициент сцепления шин с поверхностью. В самом начале участка под правыми и левыми колесами установили самодельные пандусы. Соскакивая с них на скорости 50 км/ч, покрышка на несколько десятых долей секунды зависала в воздухе. Примерно так же подскакивает колесо на настоящих дорожных кочках.

Итак, под колесами скользкая дорога. Задача – выполнить серию торможений на ровном покрытии, а потом со ступеньки. И сравнить результаты.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Непросто точно попасть в довольно узкий входной коридор, при этом стабильно удерживать заданную скорость

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА



Сергей Воскресенский:
На стабильность результатов напрямую влияет не столько свежая версия антиблокировочной системы, сколько свойства шин, состояние и конструктивные особенности подвесок.



Максим Сачков:
Наши опасения оказались напрасными, но не беспочвенными. Иногда автовладельцы жалуются на недостаточно эффективное торможение на плохих дорогах. Поэтому мы не убираем далеко наши самодельные пандусы – держим руку на пульсе.



По нашему заказу специалисты техцентра «За рулем» Геннадий Емелькин и Валерий Жаринов смастерили взлетные пандусы, имитирующие неровности на дороге.

и еще вовремя ударить по тормозам. Понадобились пристрелочные заезды, и уже они показали, что серьезной разницы в результатах нет. Тормозной путь «Дастера», прыгающего с 50-миллиметровой ступеньки, лишь на пару метров длиннее, чем при замедлении на ровном участке. И это абсолютно закономерно, ведь колесо некоторое время парит в воздухе и не имеет сцепления с покрытием – вот тормозной путь и увеличивается. При этом к работе антиблокировочной системы претензий нет.

Другие автомобили лишь подтвердили первоначальные данные. Никакой сенсации – разница в длине тормозного пути не превышала 5%. При дорожных испытаниях такой разброс считается незначительным и его обычно относят к погрешности измерений. Попробовали увеличить скорость до 80 км/ч – тенденция сохранилась. Например, на «Ларгусе» разница выросла с 2,0 до 5,5 м, а относительные показатели остались прежними – те же 5%.

Наши опасения по большому счету оказались напрасными. По крайней мере, на тех машинах, которые мы прогнали по «кочкам», никаких пугающих цифр мы не поймали. Однако разница при торможении на гладкой и на неровной дороге есть у всех моделей.

Поэтому стоит иметь в запасе несколько метров, чтобы не попасть в неприятную ситуацию. ЗР



Пандусы устанавливали на одной линии, со сдвигом друг относительно друга, изменяли скорость и место начала торможения… Тормозной путь у всех моделей на неровной дороге увеличивался не более чем на 5%.



«Рено-Дастер»		
с неровностями	36,1	
ровное	34,2	-5,3%
«Лада-Ларгус»		
с неровностями	36,0	
ровное	34,2	-5,0%
«Шевроле-Авео»		
с неровностями	45,2	
ровное	42,9	-5,1%
«Шкода-Октавия»		
с неровностями	44,3	
ровное	42,2	-4,7%
«Фольксваген-Кэдди»		
с неровностями	39,5	
ровное	37,5	-5,1%

Тормозной путь на ровном покрытии и на дороге с искусственными кочками (со скорости 50 км/ч), м

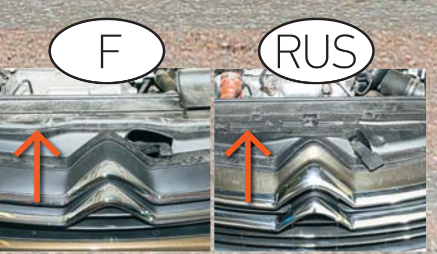


ФРАНКО-РУССКИЙ СЛОВАРЬ

Сравнение автомобилей французской и российской сборки | **Участники:** хэтчбек и седан «Ситроен-С4» | **Авторы** СергейКанунников и Геннадий Емелькин

Наш «Ситроен-С4 Седан» отработал марафон «60 часов», показав себя очень неплохо (ЗР, 2013, № 8). Теперь мы решили сравнить его с аналогом – хэтчбеком, выпущенным во Франции. Такую версию продают нынче с бензиновым мотором мощностью 120 л.с. или со 110-сильным дизелем (616 900–899 000 руб.). Седан предлагают также с бензиновыми агрегатами мощностью 115 или 150 л.с. (579 000–853 000 руб.). Наш седан как раз 150-сильный.

Возможности двигателей и коробок передач (со 120-сильным мотором идет четырехступенчатый автомат, со 150-сильным – шестиступенчатый) в данном случае интересовали нас в последнюю очередь. Сейчас мы изучим другое – конструктивные различия родственных автомобилей и, конечно же, качество сборки.



На нашем экземпляре почему-то нет переднего уплотнителя капота. Забыли? Или не предусмотрен? Зато у российской машины есть шумоизоляция на крышке моторного отсека.



Различия салонов обусловлены в основном комплектациями (у седана – богаче). Материалы, качество изготовления и подгонки деталей даже самый придирчивый из наших экспертов оценил одинаково высоко.



Расположение колесиков подогрева сидений под блоком климата на российской машине удобней, чем традиционное французское – на кресле.



У французских сидений более модные и удобные подголовники. Зато задний диван седана заметно просторней. База-то у него на 100 мм длиннее.



Багажник седана тоже выигрывает. По заводским данным, в нем 440 л, в хэтчбеке при несложенном диване – 360 л. По нашим замерам, 404 и 364 л соответственно.

Данные производителя

Модель	CITROEN C4*	
	седан	хэтчбек
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4621/1789/1496/2708	4329/1789/1489/2608
колея спереди/сзади	1525/1525	1536/1529
Объем багажника, л	440	380
Снаряженная/полная масса, кг	1340 (1390)/1915 (1835)	1340/1765
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,8 (9,6)	12,5
Максимальная скорость, км/ч	181 (200)	188
Топливо/запас топлива, л	A95/60	
Расход топлива: город./загород/смешан. цикл, л/100 км	9,9/5,6/7,1 (11,3/6,0/7,9)	10,0/5,1/6,9
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см³	1598	
Мощность, кВт/л.с.	88/120 при 6000 об/мин (110/150 при 6000 об/мин)	88/120 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	160 при 4250 об/мин (240 при 1400–4000 об/мин)	160 при 4250 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	A4 (A6)	A4
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем (реечное с электроусилителем)	реечное с гидроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/55R16, 215/50R17	

**Бензиновые версии – 120 и 150 л.с. с автоматическими коробками передач; в скобках – данные для версии с двигателем 150 л.с.*



Разная маркировка пружин обусловлена характеристиками подвесок. У автомобилей со 150-сильным мотором они жестче, чем у 120-сильных. Толще на 0,5 мм и передний стабилизатор. Но на ходу разница в поведении автомобилей минимальна. Дорожный просвет у обеих машин отменный и, по нашим замерам, одинаковый: под стальной защитой 160 мм.

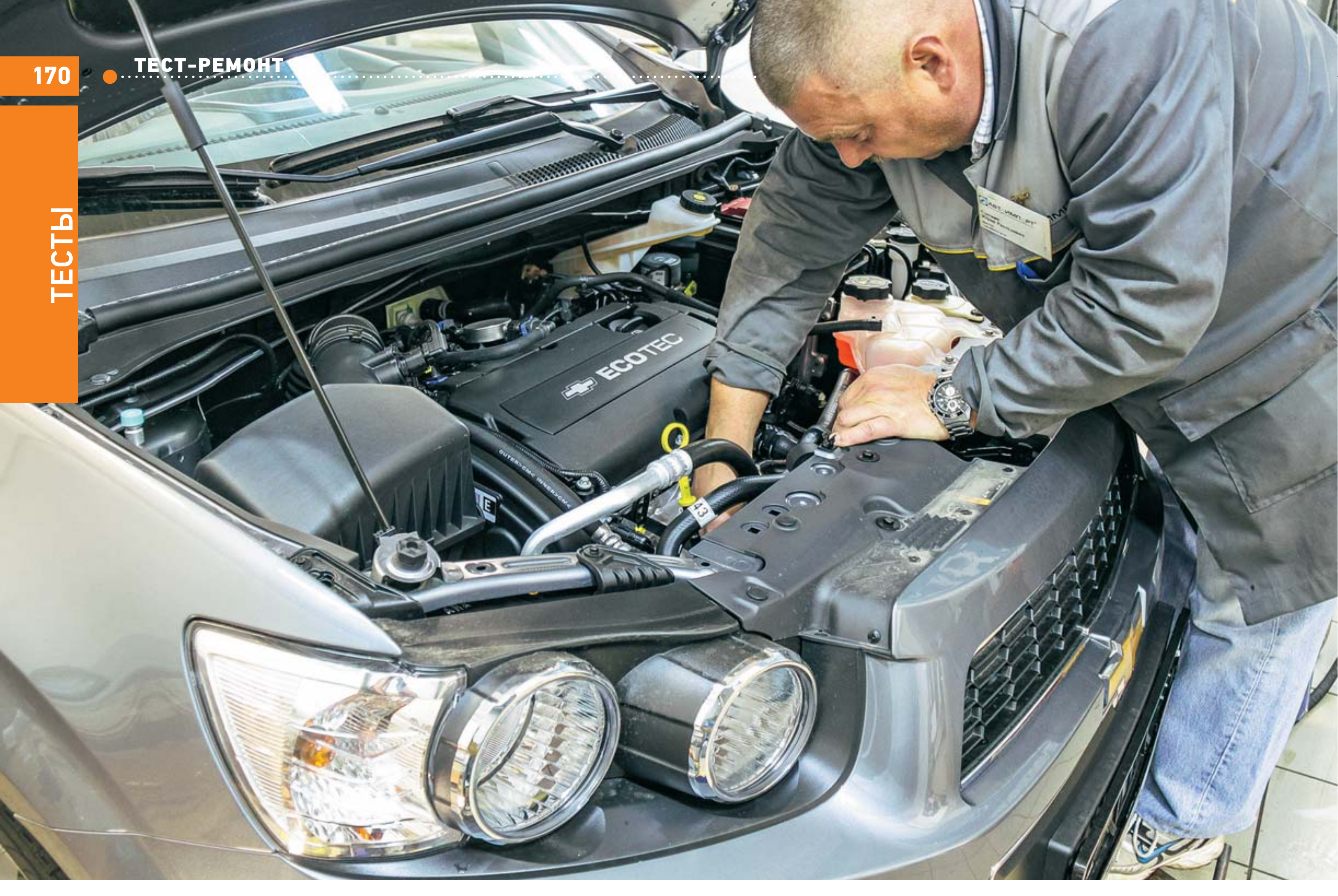
Один из немногих изъянов российской машины – неправильно проложенный жгут проводов возле расширительного бачка системы охлаждения. Не криминал, но непорядок.



В конструкциях и комплектациях обоих автомобилей есть достоинства и недостатки. Но качество изготовления деталей и сборки практически идентичное. Серьезных недостатков не нашли даже самые дотошные эксперты. Ну а об особенностях эксплуатации калужского седана мы, разумеется, будем рассказывать регулярно.



Главный конструктивный недостаток российского седана – незащищенный адсорбер, расположенный возле выпускной трубы. Чем это чревато, описано в тесте «60 часов «За рулем». На свой автомобиль мы поставили такой же алюминиевый фартук, как на французской машине. Лучше бы это делали в Калуге!



ДЕРЖАТЬ В ТОНУСЕ

Chevrolet Aveo

ДЕБЮТ: осень 2010 года.
КУЗОВА: седан, 5-дверный хэтчбек.
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л, 115 л.с.
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, А6.
ПРИВОД: передний.
КОМПЛЕКТАЦИИ: LS, LT, LTZ.
ЦЕНА: 464 000–581 000 руб.

Обслуживаем «Шевроле-Авео» второго поколения | **Автор** Стас Панин

ВАРИАЦИИ СТАРОГО

Для нашего рынка «Авео» комплектуют только одним двигателем – 1,6 л, 115 л.с. Он хорошо знаком еще с предыдущего поколения «Опеля-Астра» да и по другим моделям концерна «Джи-Эм». С обслуживанием ременного привода ГРМ в гаражных условиях лучше не связываться. Использование самодельного инструмента для фиксации валов может обернуться дорогостоящим ремонтом. Основной ремень навесного оборудования имеет автоматический натяжитель. Дополнительный ремень насоса ГУРа – без натяжителя, для его замены можно открутить сам насос.

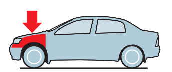
Катушки зажигания объединены в один блок. Для доступа к ним достаточно снять центральную заглушку на клапанной крышке. На корпусе воздушного фильтра остается только два «торкса» на 25. Открутив их, крышку просто отводят в сторону. Блок управления двигателя наконец убрали от заливной горловины бачка омывателя, где на его разъемы постоянно проливалась жидкость. Теперь он поселился рядом с батареей, но не мешает ее замене. Достаточно просто открутить скобу.

СЛИТЬ МАСЛО

Замена масла максимально проста. Фильтр находится справа от выпускного коллектора, сверху. А до сливной пробки можно добраться, не снимая штатную защиту. Последняя выполнена из металла, закрывает двигатель и коробку и имеет развитое охлаждение. Однако при штурме бездорожья может, как лопата, нагрести много грязи. Крепления вполне надежны и закиснут нескоро.

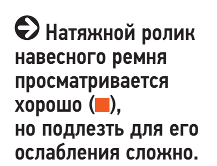
Пробка для слива антифриза – в нижнем правом углу радиатора. Для доступа к ней нужно снять защиту и пластиковый пыльник бампера. При откручивании антифриз будет медленно вытекать из штуцера.

Практика показала, что на новом «Авео» масло ГУРа быстро теряет свойства и чернеет уже к 30 000 км пробега. Слить его можно, сняв шланг с трубки, проходящей под основным



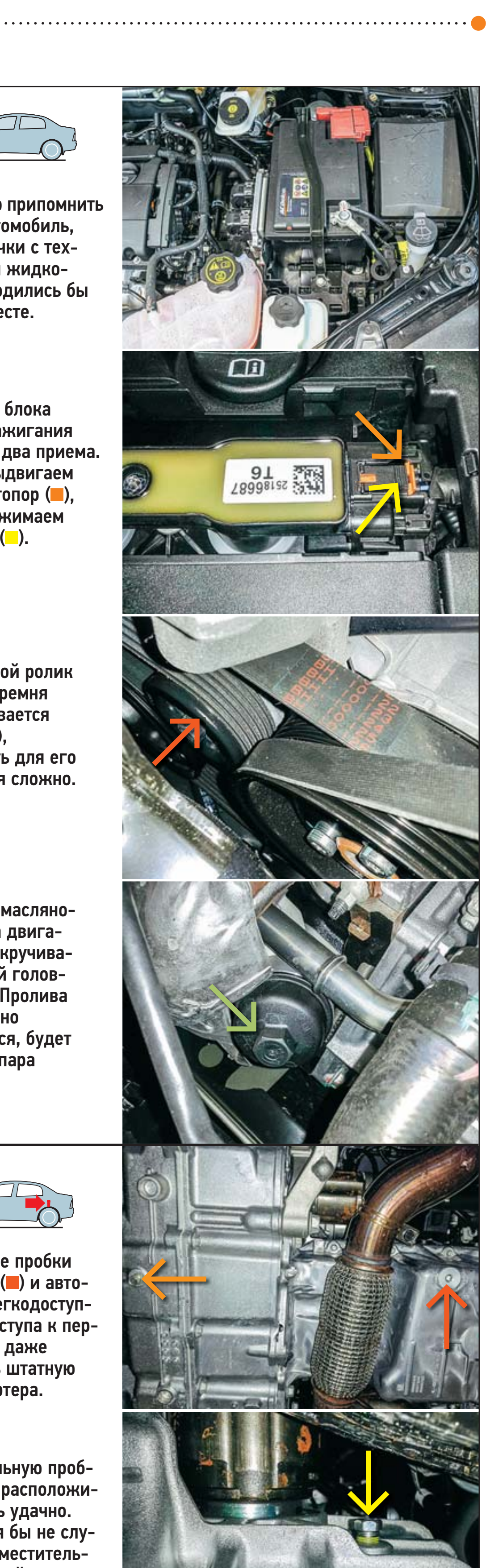
➲ Сложно припомнить другой автомобиль, где все бачки с техническими жидкостями находились бы в одном месте.

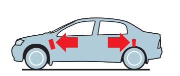
➲ Разъем блока катушек зажигания снимаем в два приема. Сначала выдвигаем красный стопор (■), а потом нажимаем на язычок (■).



➲ Натяжной ролик навесного ремня просматривается хорошо (■), но подлезть для его ослабления сложно.

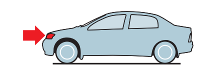
➲ Корпус масляного фильтра двигателя (■) откручивают обычной головкой на 24. Пролива масла можно не опасаться, будет максимум пара капель.





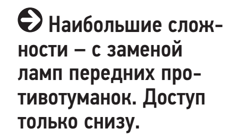
➲ Сливные пробки двигателя (■) и автомата (■) легкодоступны; для доступа к первой можно даже не снимать штатную защиту картера.

➲ Контрольную пробку АКП (■) расположили не очень удачно. Но она хотя бы не служит по совместительству заливной.



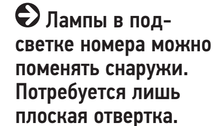
Не спешите снимать левую фару при замене ламп. Мешающая горловина бачка для омывайки просто вынимается вверх.



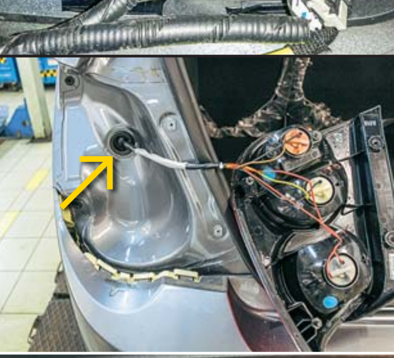


Наибольшие сложности – с заменой ламп передних противотуманок. Доступ только снизу.





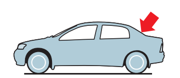
Технологические отверстия – только под проводку (■). Радует, что сами фонари извлекаются снаружи.



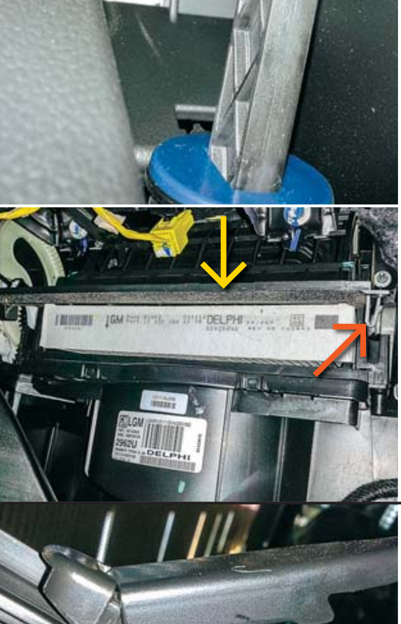
Лампы в подсветке номера можно поменять снаружи. Потребуется лишь плоская отвертка.



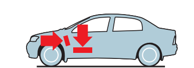




Салонный фильтр спрятан за бардачком.



Он закрыт крышкой (■) с двумя усиками (■) по бокам.



Чтобы поменять переднюю щетку, нужно сжать два усика крепления (■). Далее поворачиваем ее до конца и снимаем с крючка поводка.

ремнем навесного оборудования. Потребуется снять защиту, вдобавок желательно открутить крепления подкрылка под бампером.

К сожалению, конструкторы здорово усложнили замену топливного фильтра. Если на предыдущем «Авео» он был выносным, то сейчас встроен в модуль бензонасоса и не поставляется как отдельная запчасть. Более того, в кузове нет технологического отверстия – для доступа к бензонасосу нужно снимать бак.

Формально масло в коробках передач залито на весь срок службы. Но никто не застрахован от работ, требующих его слива или замены. Механическая коробка D16 почти полностью идентична устанавливаемым на «Дэу-Нексия», «Шевроле-Лачетти» и «Круз», «Опель-Астра». В России механику ставят только на седаны, которые позиционируются как более дешевые, чем хэтчбеки. Сливной пробки, к сожалению, не предусмотрено. Для слива масла необходимо снять поддон (и перестраховаться, заменив его прокладку). Заливная (контрольная) пробка находится сзади, за правым приводом. Масло заливают до кромки отверстия. Как альтернативу для заправки можно использовать сапун, расположенный по центру видимой из-под капота части коробки (закрыт черным пластиковым колпачком). Сделан он из силумина, поэтому будьте с ним осторожны.

В шестиступенчатом автомате менять масло проще. Сливная пробка снизу, а заливное отверстие сверху и закрыто черной пластиковой крышкой. Контрольную пробку найдете сбоку за левым приводом.

НАРУЖНОЕ ПРИМЕНЕНИЕ

При замене ламп передние фары снимать не надо. Доступ к правой хороший, а «по дороге» к левой снимаем трубку бачка омывателя. Вне зависимости от типа кузова задние фонари приходится снимать, причем даже для проверки разъемов. Отверстие в кузове сделано только под проводку. Фонари крепятся двумя саморезами и парой направляющих пистонов. Не стоит их трогать на холоде.

Лампы передних противотуманок меняем снизу. Снимаем штатную защиту картера и частично откручивем и отгибаем под бампером подкрылки.

Лампы подсветки номера меняют снаружи. Сначала корпус отодвигают вправо и затем свободно вынимают с левой стороны в случае левой подсветки, и наоборот.



УПРАВЛЯЙТЕ ФИНАНСАМИ ЛЕГКО, КАК АВТОМОБИЛЕМ

Попробуйте угадать, какие самые дорогие страны для автомобилистов? Оказывается, Гонконг, Сингапур и Турция. Согласно исследованию Prestige Performance Center, в этих странах самая высокая стоимость нового автомобиля, бензина, автостраховки, парковки, въезда в центр.

ДОРОГАЯ МЕЧТА ИЛИ ПРОСТО МЕЧТА?

Как часто и насколько точно мы рассматриваем будущую стоимость владения автомобилем при его покупке? Сознайтесь: часто, но почти всегда «на глазок». А зря! Россия в упомянутом выше исследовании тоже оказалась в верхней половине рейтинга, причем уверенно держится в группе лидеров по таким показателям, как стоимость нового автомобиля (в среднем, $28000-30000) и дорожный налог (третье место после Гонконга и Южной Кореи). Правда, по расходам на топливо и автостраховку мы вместе с Саудовской Аравией «плетемся» в хвосте рейтинга.

Добавим еще немного цифр – согласно исследованию The Economist (Экономист) Москва занимает восьмое место среди самых дорогих для автомобилистов городов мира. В исследовании учитывалась стоимость при покупке и эксплуатации в течение трех лет.

Но, как известно, простой, постоянный подсчет расходов уже позволяет существенно сэкономить без ущерба для качества жизни. Сегодня есть отличная возможность стать «белой вороной» среди автомобилистов, самостоятельно управляя своими расходами на «железного коня». Да что там говорить – и на все остальное тоже!

УМНЫЕ ДЕНЬГИ

Тут на помощь приходит инновационное решение. Например, новый сервис «Умные деньги» от Промсвязьбанка. Это настоящий финансовый онлайн-помощник, доступный 24 часа в сутки, позволяющий оценить текущие расходы, разбить их на группы и сделать прогноз на ближайшие месяцы.

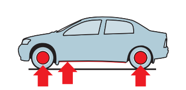
Кроме возможности создания таких групп как «расходы на ...автомобиль, ТО, замену резины, страховку, мойку», новый сервис предлагает секцию «Формирование бюджета» (автоматическое построение бюджета на основе статистики расходов), а также возможность сравнения с другими пользователями сервиса в категориях «продукты», «хобби», «дети», «дом», «автомобиль» и т.д. Кроме того, сервис «Умные деньги» будет информировать вас о различных «внештатных» событиях, например, превышение бюджета или незапланированные расходы.

РЕШЕНИЕ НА ВЫБОР

Одним словом, возможностей у нового сервиса много, а интерфейс понятен с первого же взгляда. Вот пример: вы указываете бюджет на каждую из категорий (к примеру, ТО, замена резины, мойка, страховка и т.д.). Как только запланированные месячные расходы на авто составят больше заложенной суммы, на экране появляется предупреждающий значок. Важно, что вы тут же можете детализировать расходы по каждой категории, посмотрев, к примеру, что причиной «перевыполнения» плана стал рост расходов на топливо.

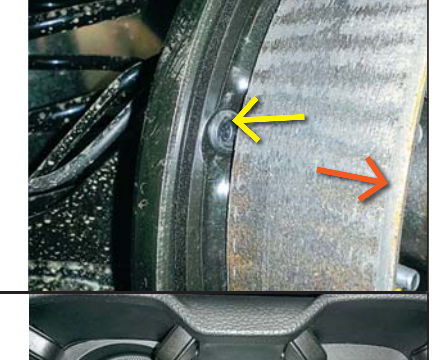
Кстати, пользователей интернет-банка ждет много преимуществ, например, возможность зарабатывать бонусы и с пользой их тратить. Бонусными баллами программы PSBonus можно оплачивать вполне реальные вещи, например, автомобильную косметику и аксессуары в крупных интернет-магазинах, оплачивать внутренние комиссии и услуги Промсвязьбанка, и дарить, бонусные баллы родным и близким. Поэтому, если вы мечтаете о новой машине, накопить на нее с обновленным интернет-банком и сервисом «Умные деньги» будет намного проще. Реклама. ОАО «Промсвязьбанк». Генеральная лицензия Банка России № 3251.

Подробнее на www.psbank.ru/ib и www.retail.payment.ru

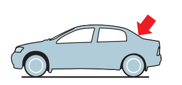


В направляющих передних колодок на скобе стоят противоскрипные пружины (■), которые идут в комплекте с новыми колодками.





На задних барабанах с внутренней стороны есть технологическое отверстие (■) для проверки износа колодок (■). При необходимости барабаны снимаются без проблем.



Для регулировки ручника удаляем подстаканник (■), поддев его отверткой.

В багажнике найдется докатка или полноразмерная запаска – в зависимости от комплектации. В обоих случаях инструмент собран в лотке, лежащем на колесе, – это удобно.

Радует, что колёса здесь на шпильках: с болтами на некоторых машинах бывают сложности. Да и шпильку поменять дешевле, чем ремонтировать или менять ступицу.

Главный блок предохранителей вынесен под капот, в нем имеются запасные предохранители. На крышке с обратной стороны – английские обозначения всех предохранителей и реле, что сильно облегчает жизнь, если электрических схем нет под рукой. Аналогичные инструкции есть и в салонном блоке, спрятанном в передней панели слева от руля, снизу. ЗР

Благодарим за помощь в подготовке материала техцентр «Автоимпорт».

ИТОГ

«Шевроле-Авео» набрал 15,35 балла. С одной стороны, самые распространенные операции по обслуживанию не потребуют большого опыта, но с другой – непонятно, что мешало сделать в поддоне механической коробки сливную пробку. А отсутствие технологического отверстия в кузове над топливным насосом, которое позволит хотя бы проверить соединения магистрали и электрических разъемов, просто поражает.



НАША ОЦЕНКА

Набранные баллы соответствуют нормочасам (по данным производителя), затраченным на проведение вышеперечисленных операций.

Трудоемкость и ориентировочная стоимость отдельных работ у дилера

Операция	Стоимость, руб.	Трудоемкость, нормочасы (1 нч = 1590 руб.)
Замена масла в двигателе	795	0,5
Замена воздушного фильтра	318	0,2
Замена топливного фильтра*	3975	2,5
Замена салонного фильтра	795	0,5
Замена АКБ	636	0,4
Замена ремня ГРМ	4134	2,6
Замена одного навесного ремня	1272	0,8
Замена антифриза	795	0,5
Замена передних колодок	1192,5	0,75
Замена передних тормозных дисков	2226	1,4
Замена задних колодок	2226	1,4
Замена задних тормозных барабанов	636	0,4
Регулировка ручника	636	0,4
Замена свечей	636	0,4
Замена масла в МКП	795	0,5
Замена масла в АКП	1590	1
Замена передних щеток	159	0,1
Замена задней щетки	159	0,1
Замена лампы внешнего освещения	636	0,4
Замена тормозной жидкости	795	0,5
Итого	**24 406,5**	**15,35**

*Операция приравнена по трудоемкости к замене топливного насоса в сборе.

ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР — ГАРАНТИЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ

Вряд ли кто-то будет спорить с тем, что сексуальная жизнь – важная часть жизни вообще, а уж мужчины – особенно. И если вдруг начинаются какие-то сбои в этой области, то жизнь сразу рисуется мрачными красками.

К сожалению, простатит и аденома простаты – заболевания, с которыми со временем может столкнуться практически любой мужчина. Что делать? Конечно, искать пути решения этой неприятной проблемы и к этому вопросу нужно подойти основательно и во всем разобраться.

Если обратиться за помощью к интернету, то можно получить кучу вариантов, в том числе самых экзотических. Но, когда видишь, сколько побочных эффектов перечисляется в инструкции, покупать этот препарат уже совсем не хочется.

На помощь приходит **АФАЛА**.

АФАЛА – это принципиально новый подход к лечению аденомы простаты. Действуя непосредственно на клетки предстательной железы, **АФАЛА** не оказывает негативного воздействия на другие органы и системы организма.

Способствует нормализации работы простаты ,снижает болевые симптомы.

Позволяет сохранить сексуальную активность и здоровье мужчины.

Не вызывает сонливости, не влияет на качество управления автотранспортом.

Важен и тот факт, что эффект при приеме **АФАЛЫ** наступает достаточно быстро. Следует также отметить, что у препарата отсутствует синдром отмены, а достигнутый лечебный эффект обычно сохраняется и после прекращения или прерыва курса приема.

Препарат рекомендовано принимать курсом до 4 месяцев по 2 таблетки 2 раза в день. Принимать таблетки удобно – их не нужно запивать водой.

Дополнительную информацию можно получить по телефону горячей линии 8 (495) 681 09 30 или анонимно задать вопрос на сайте ***www.afala.ru***

Рег. уд. №00371/01



ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ



ЗАРЯЖАЙ!

ОБРАТНАЯ ТЯГА

Как там было... «В воскресенье побеждай, в понедельник продавай». Автоспорт в умелых руках – эффективный инструмент продаж. Им вооружились и на АВТОВАЗе, запустив кольцевой Кубок «Лада-Гранта» еще до того, как машины появились у дилеров. Впрочем, гоночная «Гранта» мало чем напоминает конвейерную. Разработанный специалистами «ТоргМаша» болид оснащен 235-сильным турбомотором, в коробке передач секвентальный механизм переключения, место свободного дифференциала занял узел повышенного трения. Взамен электроусилителя – гидравлика. Сцепление керамическое, тормоза с дисками 330 мм спереди и 260 мм сзади, которые обнимают четырех- и двухпоршневые суппорты. В регулируемых подвесках – оригинальные пружины, амортизаторы и стабилизаторы. Впрочем, хотя бы конструктивно задняя балка идентична заводской, тогда как у машин для мирового чемпионата WTCC сзади стоит уникальная многорычажка. И ничего, всё проходит под слоганом «Реальные машины для реальной жизни».

Как едет? Быстро! Посадка за руль, что обычно для гоночного автомобиля, начинается с эквилибристики: каркас и «ковши», настроенные под конкретного пилота. Коробка передач кулачковая, с последовательным переключением, для которого необязательно выжимать сцепление. Отклик на руль,

Заряженные «лады» на «Смоленском кольце» |
Соперники «Гранта Спорт», «Гранта Кап» |
Автор Вадим Никищев | **Фото** Константин Якубов

на газ, на тормоз по меркам даже очень быстрых дорожных машин – быстрый, резкий, требующий особых навыков.

И это правильно! Машинам в стандартных спецификациях, даже таким, которые позиционируются как спорт- и суперкары, на автодромах тяжко. На серийных автомобилях не только не покажешь высоких результатов – даже десятка кругов в боевом режиме не протянешь. Неспроста организаторы серии RHHCC для пилотов-любителей даже в самом младшем классе разрешают установку иных тормозов и шин. Все равно стандартные колодки и диски придется менять после пары-тройки этапов, – не лучше ли сразу установить что-то путное?

НЕ КАРТОШКУ ВОЗИТЬ

Вот создатели гражданской «Лады-Гранта Спорт», похоже, сразу на это ориентировались. Диаметр передних механизмов с колодками «Феродо» – 280 мм, задних, тоже дисковых, – 240 мм. Но суппорты остались плавающими; наверняка у тех, кто планирует регулярно выгуливать «Гранту Спорт» на трек-днях, появится соблазн заменить их более хваткими четырехпоршневыми, с улучшенным теплоотводом.

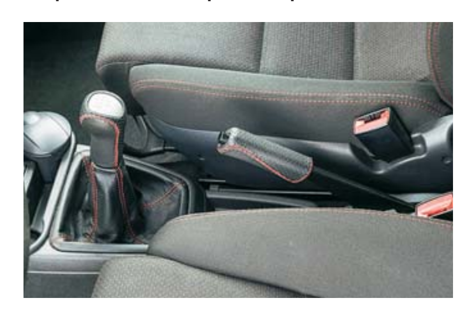
Пока штатных механизмов хватает лишь на пять кругов в быстром темпе – как раз заезд RHHCC! Остались



Даже в жестких режимах добротно собранный салон не скрипит. Рулю не хватает регулировки по вылету, чтобы обеспечить спортивную посадку.



С учетом заявленной максималки в 197 км/ч разметки спидометра может оказаться недостаточно. Впрочем, на российских кольцевых трассах «Гранта Спорт» до такой скорости не разгонится.



В любительских гонках можно облегчить салон, сняв перед заездом задний диван. На «ладах» это никогда не вызывало проблем.



Сидушки на вид и на первое тактильное впечатление лучше стандартных. Но в виражах поддержки не хватает – надо ставить, да пониже, спортивные «ковши».

Хватать обшитый «кожей» ручник приятнее, чем пластиковую накладку. Рычаг коробки ватный, передачи выбивает – эти недостатки поборет замена механизма тросовым.



неизменными и те недочеты, которые досаждают и в обычной жизни, и в боевых заездах. К чему такая высокая посадка?! Сиденья жестче и плотнее привычных, однако всё так же лишены регулировки по высоте: рослому пилоту в шлеме тут явно будет неудобно. В поворотах выясняется, что и поддержки не хватает. В пылу заездов на это не всегда обращаешь внимание, зато на следующий день начинают ныть синяки на коленках. Хотите гоняться – сразу ставьте другие сидушки.

А как мотор? Знакомый по «Приоре» шестнадцатиклапанник тут выдает не 98, а все 120 сил. Мало? Производитель обещает 9,5 с в разгоне до сотни и максималку в 197 км/ч. У лидеров любительского зачета «Сити-Лайт», куда попадает «Гранта Спорт», динамика посолидней. Стоковая 143-сильная «Тойота-Селика» берет стокилометровую отметку на секунду быстрее, 2-литровая «Мазда-3» выполняет упражнение за 9 с, и лишь разгон «Хонды-Сивик» с полуторалитровым мотором мощностью 130 сил почти совпадает с заявленными АВТОВАЗом значениями. Но у «Хонды», как и у других иномарок, вряд ли так выбивает рычаг коробки передач. Увы, на тестовой модификации была еще старая коробка с рычажным приводом. Влетаю в поворот, открываюсь на выходе, двигатель ревет... а разгона нет. Что такое?

– Передача вылетела, – спокойно констатирует сидящий справа профессиональный гонщик Дмитрий Брагин. Еще пару раз он заранее предупреждал меня: «Снова выбило», и я успевал воткнуть вторую перед ускорением. Досадно. Но сейчас, с появлением тросового механизма переключения, эта проблема должна уйти.



В этой «Гранте» салон построен вокруг пилота – с учетом его антропометрических особенностей. Кольцевой технике доступ на дороги общего пользования закрыт.



Перед глазами пилота боевой машины не привычная комбинация приборов, а настоящий компьютер. Разумеется, с лэп-таймером.



Мотор «Гранты Спорт» испытывает гораздо меньшие нагрузки, чем гоночный. Чтобы снизить температурную нагрузку, боевой принудительно охлаждают.

Для дорожной «Гранты Спорт» такие «ковши» излишне дороги и непрактичны. Но есть немало фирм, готовых предложить компромиссный вариант.



С ПРИЦЕЛОМ НА ПОДИУМ

Брагин оживился лишь однажды, когда я начал атаковать поребрики в змейке.

– Послушай, может, не надо тут так ехать?

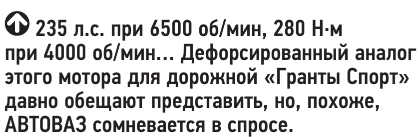
Что такое? Я «чайник» и мои траектории никуда не годятся?

– Нет, в общем все правильно, но жалко гробить технику. Мы же не на гонках!

Ха, как бы не так! Хотите найти целевую аудиторию, рассчитывайте, что «Гранту Спорт» будут гонять в хвост и в гриву. Так что, Дима, пересаживайся за руль и покажи, на что способна «Гранта»! Лидеры «Сити-Лайта» едут «Смоленское кольцо» около 1 минуты 55 секунд на машинах с чип-тюнингом, доработанными подвесками и тормозами. В наших замерах абсолютно стандартный «Ауди-А1» со 122-сильным турбомотором одолел круг за 1.59,8. Так что Брагину надо выходить из двух минут.

Не получилось: лучший результат – 2.01,8. Никуда не годится? Отчего же! Секунду-другую можно снять за счет более цепких шин – штатные «Иокогама С-драйв» размера 195/50R16 лучше заменить, например, «Иокогамой-Адван




235 л.с. при 6500 об/мин, 280 Н·м при 4000 об/мин... Дефорсированный аналог этого мотора для дорожной «Гранты Спорт» давно обещают представить, но, похоже, АВТОВАЗ сомневается в спросе.

Кубковая 235-сильная «Гранта» – автомобиль из мира спорта со всеми вытекающими. От стандартной модели – только кузов, и тот усилен.

> «Лада-Гранта Спорт» неплоха как гражданский автомобиль, а при небольших и доступных доработках позволит участвовать в трек-днях.



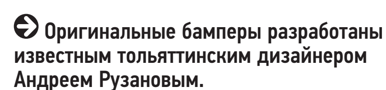
«Гранта Спорт» оказалась довольно валкой на автодроме. Для рекордных заездов лучше поставить другие пружины и амортизаторы, пожертвовав практичностью.

AD08». Можно поиграть с углами подвески (хотя и тут кастер выставлен на максимум, а задним колесам придали отрицательный развал на градус больше по сравнению со стандартными модификациями).

Поставить альтернативные стойки, тормоза поухватистее – и, глядишь, намоются те секунды, которые отделяют «Ладу-Гранта Спорт» от любительского подиума. Ну, кто это сделает первым?

А для профессиональных гонок всегда есть «Гранта Кап». ЗР

Благодарим команду Syzran Racing Team за помощь в подготовке материала.


Оригинальные бамперы разработаны известным тольяттинским дизайнером Андреем Рузановым.

Отдачу мотора повысили до 120 л.с. при 5900 об/мин и 160 Н·м при 4500 об/мин благодаря новым распредвалам и программе управления. Передаточное число главной пары – 4,3.







МИЛИЦЕЙСКАЯ ЛОГИКА

В ноябре должны вступить в силу новые правила приема экзаменов в автошколах. Если будет принят нынешний проект МВД, учиться придется дольше, платить за это больше, а качество подготовки не улучшится, огорчается **Игорь Моржаретто**.

Нынешняя редакция закона «О безопасности дорожного движения» побила все рекорды. Между первым и вторым чтениями прошло больше двух лет, а между вторым чтением и подписью президента – меньше двух недель.

Появились новые категории и подкатегории в правах – это раз. Запрещена самоподготовка водителей – два. Можно учиться и сдавать экзамены на автомобиле с автоматом – три. Но чтобы новый закон заработал, надо принять несколько важнейших подзаконных актов. Например, новые правила лицензирования автошкол, ведь они должны теперь работать в измененных условиях. Я уже не говорю о правилах приема экзаменов и программе обучения.

Пишу этот текст, когда до вступления закона в силу остается меньше месяца. Но все еще нет программ обучения (а ведь это основополагающие акты) и даже неизвестно, кто их будет разрабатывать. Вроде бы Минтранс, но он пытается передоверить это Минобразования или МВД. Зато есть проект правил приема экзаменов. Но какой!

Главное «ноу-хау» проекта – кандидатам придется сдавать экзамены три раза. И учиться в два этапа. Сначала ученик проходит теоретический курс и практику на площадке и сдает по этим предметам внутренний экзамен в школе. В ГИБДД считают, что таким образом он получит «первоначальные навыки вождения». Затем эти два экзамена проводятся повторно в ГАИ.

Только в случае их успешной сдачи кандидат допускается к обучению в реальных дорожных условиях. И опять – сначала внутренний экзамен в автошколе, потом еще один в ГИБДД. Наконец, успешно сдав последний, выпускник получит права. Причем число попыток сдать теорию и «площадку» не ограничено (устанавливается только перерыв в семь дней между ними), а вот на сдачу экзамена в городе отпущено всего три захода.

Уже подсчитано: если новая система будет введена, курс обучения продлится до полугода и обойдется претенденту на водительское удостоверение значительно дороже. А еще ведь предстоит платить за каждый экзамен, – в том, что будет именно так, я не сомневаюсь: доход-то какой! Возрастает и риск коррупции: чем сложнее процесс получения прав, тем больше соблазн обойти эту процедуру...

И еще вот что мне непонятно. Какими силами гаишники собираются принимать экзамены у новичков? Уже сейчас во многих регионах страны очередь, а тут количество экзаменов возрастет. А еще с этой осени сдавать на российские права обязали иностранных водителей (несколько миллионов человек); те, кого лишили прав за нарушения ПДД (еще миллион в год), тоже отправляются на пересдачу. С таким наплывом не справится ни один МРЭО. А качество приема, думаете, улучшится, если вместо десяти кандидатов в день офицер проэкзаменует пятьдесят?

Впрочем, если перед МВД поставлена задача резко сократить количество людей с водительским удостоверением, тогда все становится ясно. В таком случае логично ввести не три новых экзамена, а пять-десять, по количеству изучаемых предметов и элементов вождения. Типа сегодня мы прошли «змейку» – будьте добры сдать по ней экзамен!

Одна надежда, постепенно перерастающая в уверенность: к указанному сроку, к 5 ноября, большая часть подзаконных актов не будет готова и еще какое-то время мы поживем по старым правилам. Хорошо бы успеть скорректировать проекты в сторону большей человечности, что ли... И нормальной логики. Не милицейской. ЗР





Я НЕ СПОНСОР!

Расходы неумех, недоучек и неудачников на ремонт помятых бамперов, крыльев и дверей десять лет законопослушно возмещал **Сергей Зиновьев**.

Пришла осень. Страховые агенты елейным голосом напоминают по телефону, что пора купить новый полис. У меня юбилей: десятилетие безаварийной езды! Полис мне продадут по минимальному тарифу, с максимальными скидками. Это радует. Удручает, что ни один из полисов ОСАГО мне, по сути, не пригодился.

И сколько еще таких «невезучих» водителей, которые в ДТП не попадают, а только платят налог? Лично я знаком с несколькими безаварийными осагоплательщиками. Но знаю и пару таких, для кого пять-шесть мелких аварий в год – обычное дело. Вот для них, наверное, ОСАГО – подарок судьбы!

Да, мой лучший друг юрист Смирнов за соседним столом каждый день выслушивает жалобы бедолаг, которым страховая компания отказала в выплате или сильно недоплатила. Однако, по статистике, таких немного. Большинство пострадавших хоть что-то да получает. Выплаты, как правило, занижены, поскольку нет единых правил оценки ущерба и так далее, на полноценный ремонт не хватит. Но сегодня ты стукнул, завтра тебя стукнули – затраты на полис окупились у обоих! Согласитесь, это уже кое-что.

Мое уныние вызвано не жадностью. Не так уж это разорительно – купить полис ОСАГО, чтобы спать спокойно. Покоя не дает мысль, что миллионы опытных, аккуратных и осторожных водителей оплачивают расходы недоучек, неудачников и недоумков. А еще подкармливают армию страховщиков – более ста компаний! Ведь, как вы понимаете, баланс всегда в пользу страховщиков: торговать полисами себе в убыток они не станут. Получается, я их всех десять лет спонсировал? Вот спасибо, господа депутаты!

Когда внедряли ОСАГО, мне объяснили, что это важнейший шаг к цивилизованной форме взаимоотношений между участниками дорожного движения. Страхование ответственности многое гарантирует и кучу всего упростит. Наш журнал почти восхищенно вещал об этом.

А по-моему, ОСАГО ничего не гарантирует, кроме штрафа за отсутствие полиса, и ничего не упростило. Просто в пищевую цепочку водитель – инспектор – водитель встряли голодающие страховые фирмы. Договориться на месте теперь почти невозможно, бумажек надо заполнять больше, и упаси господь что-нибудь не то в них написать. Потом горько пожалеешь о том, что в стрессовой ситуации накорябал неверную схему аварии или указал не ту дату.

Чем плоха была прежняя схема цивилизованных отношений? Случилось ДТП: если не удалось самим договориться (мне, кстати, оба раза удавалось), вызываем инспектора. Долго (как и сейчас) его ждем. Он определяет, кто прав, кто виноват, далее виноватый платит правому. Если отказывается платить – взыскиваем через суд. Всё то же самое! Только страховщикам по старой схеме ничего не доставалось. А по новой, случись что, судиться будешь не с частным лицом, а с организованной группой отлично подготовленных юристов. Хорошо вот у меня есть лучший друг Смирнов, – а как выкручиваются остальные?

Возможно, я поменяю отношение к ОСАГО, если попаду в аварию. Или если страховая придумает совсем маленький, чисто символический тариф для тех, кто ДТП благополучно избегает. Но пока я плачý, как все, а получаю – ничего.

Впрочем, похоже, я не успею поменять отношение. Смирнов прознал, что в этом году прибыль страховщиков от ОСАГО опасно приблизилась к нулю и они постараются что-то изменить в сложившейся ситуации. Их активность в кулуарах Госдумы уже заметна. Повысить тарифы, понизить выплаты – первое, что приходит на ум. Второе? Как вам понравится, скажем, обязательное каско? Только не говорите, что это юридически невозможно, противоречит здравому смыслу и нарушает Конституцию. ОСАГО поначалу тоже казалось именно таким. ЗР



НЕ ГОВОРИ «ПРОЩАЙ»

Игорь Моржаретто разбирается в тенденциях вторичного рынка, используя статистику агентства «Автостат».



Изменение продаж отдельных марок на вторичном рынке РФ в 2013 году к 2012 году, %

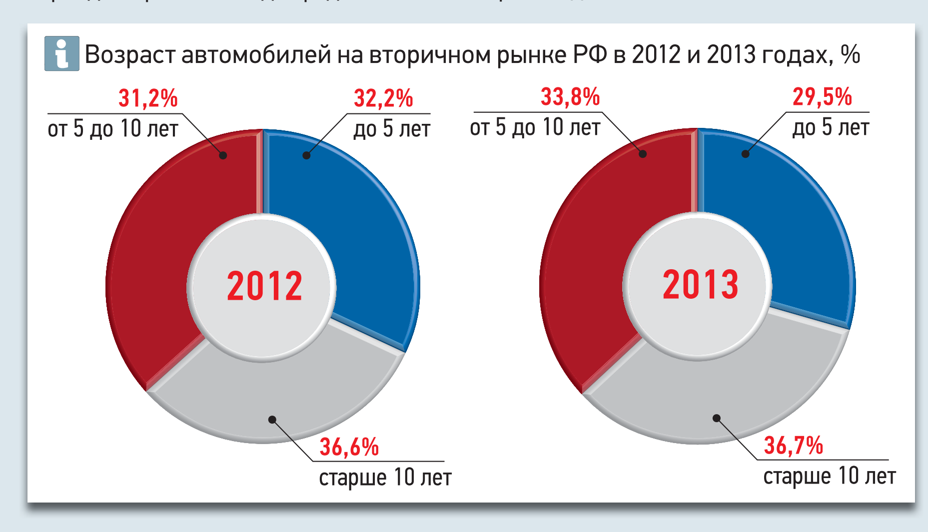
«Киа» 14,2%
«Рено» 14,2%
«Шевроле» 6,5%
«Лада» 7%
«Волга» 15,4%
«Тойота» 3,4%

На вторичном рынке с января по июль этого года продано 3 млн 38,1 тыс. автомобилей (на 3,2% меньше, чем по итогам семи месяцев 2012 года). Структура его практически не изменилась. Лидером осталась «Лада» (34% всех продаж). В чемпионах рейтинга по-прежнему едет «семерка» (126,4 тыс. шт.), следом идет «десятка». Но российские машины, похоже, теряют популярность и на вторичном рынке: по сравнению с тем же периодом прошлого года предложение этих моделей сократилось на 7 и на 15% соответственно.

Среди иномарок по итогам января – июля 2013 года абсолютный лидер, как и прежде, «Тойота» (361,9 тыс. шт.); она занимает 12% рынка секонд-хэнда. Огромное количество ввезенных в свое время из Японии машин до сих пор держит эту марку в топе. Но уже отмечено падение: минус 3,4%. Зато продолжают усиливать свои позиции на вторичном рынке бренды с серьезным российским производством: «Киа» (+ 14,2%), «Рено» (+ 14,2%), «Шевроле» (+ 6,5%). В модельном ряду подержанных иномарок лидер прежний – «Тойота-Королла». Это, как я понимаю, результат массового присутствия праворульных машин. На втором месте среди иномарочного секонд-хэнда модель уже российского производства – «Форд-Фокус». Затем идет узбекская «Дэу-Нексия», которая потеснила немецкий «народный автомобиль» – «Фольксваген-Пассат». В топ-10 подержанных иномарок попали также «Рено-Логан», «Мицубиси-Лансер», «Шевроле-Нива», «Тойота-Кэмри», «Опель-Астра» и «Хёндэ-Акцент».

Россияне стали более осмотрительно делать крупные покупки. В результате средний срок владения новым автомобилем удлинился с 4 лет 2 месяцев в 2011 году до 4 лет 9 месяцев в 2012-м. Второй хозяин тоже не спешит расстаться с машиной, пусть уже не самой новой: средний срок пользования составил 3 года 5 месяцев (в 2011-м было 3 года 1 месяц). Чаще всех меняют автомобиль владельцы престижных марок (БМВ, «Ауди», «Мерседес-Бенц»), а реже всех – любители «японок» («Тойота», «Мицубиси», «Сузуки»). Объяснение тут простое: для хозяина премиум-машины важно, чтобы она была последнего (или хотя бы предпоследнего) поколения, а «японоводы» ценят в своих автомобилях надежность. ЗР

Возраст автомобилей на вторичном рынке РФ в 2012 и 2013 годах, %



Самые популярные модели легковых автомобилей на вторичном рынке в РФ в январе – июле 2013 года

Модель	Январь – июль 2013 г.	Январь – июль 2012 г.	%	Июль 2013 г.	Июль 2012 г.	%
«Лада-2107»	126 386	136 502	– 7,4	20 775	20 996	– 1,1
«Лада-2110»	104 064	121 973	– 14,7	16 677	18 386	– 9,3
«Лада-2114»	97 170	97 854	– 0,7	16 153	14 795	9,2
«Лада-2109»	83 284	99 916	– 16,6	13 487	15 382	– 12,3
«Тойота-Королла»	75 243	74 707	0,7	13 273	11 796	12,5
«Лада-2106»	74 650	88 008	– 15,2	12 887	14 278	– 9,7
«Лада-21099»	67 296	79 341	– 15,2	10 680	12 234	– 12,7
«Лада-2112»	66 685	76 315	– 12,6	10 980	11 513	– 4,6
«Лада-2115»	65 088	70 954	– 8,3	10 654	10 756	– 0,9
«Лада-4×4»	63 363	62 817	0,9	9252	8445	9,6
«Форд-Фокус»	63 139	61 313	3,0	10 857	9223	17,7
«Лада-2170»	40 864	34 963	16,9	7161	5441	31,6
«Дэу-Нексия»	39 727	39 343	1,0	6747	6276	7,5
«Лада-2105»	39 534	45 430	– 13,0	6629	7299	– 9,2
«Фольксваген-Пассат»	38 765	42 255	– 8,3	6547	6632	– 1,3
«Рено-Логан»	34 497	29 427	17,2	5651	4510	25,3
«Мицубиси-Лансер»	33 198	34 710	– 4,4	5659	5451	3,8
«Лада-2104»	32 960	35 794	– 7,9	5393	5611	– 3,9
ГАЗ-3110	32 710	38 651	– 15,4	5267	5722	– 8,0
«Шевроле-Нива»	31 066	29 930	3,8	4653	4193	11,0
«Тойота-Кэмри»	30 698	32 605	– 5,8	5084	4704	8,1
«Опель-Астра»	30 039	28 408	5,7	5181	4669	11,0
«Хёндэ-Акцент»	29 996	31 347	– 4,3	4909	4880	0,6
«Дэу-Матиз»	26 758	25 571	4,6	4575	4083	12,0
«Лада-2172»	24 731	19 797	24,9	4335	3178	36,4

Продажи подержанных легковых автомобилей (по маркам) в РФ в январе – июле 2013 года

Марка	Январь – июль 2013 г.	Январь – июль 2012 г.	%	Июль 2013 г.	Июль 2012 г.	%
«Лада»	1 025 670	1 110 426	– 7,6	168 306	170 489	– 1,3
«Тойота»	361 867	374 592	– 3,4	62 156	57 310	8,5
«Ниссан»	147 468	151 444	– 2,6	24 526	23 390	4,9
«Форд»	109 062	109 269	– 0,2	18 533	16 654	11,3
«Шевроле»	107 016	10 0461	6,5	17 407	15 031	15,8
«Хёндэ»	101 813	97 103	4,9	16 671	15 023	11,0
«Фольксваген»	92 719	92 096	0,7	15 804	14 835	6,5
«Мицубиси»	90 310	95 040	– 5,0	15 021	14 725	2,0
«Хонда»	85 049	91 711	– 7,3	14 638	14 345	2,0
«Рено»	77 459	67 823	14,2	12 911	10 732	20,3
«Опель»	71 654	72 580	– 1,3	12 024	11 634	3,4
«Дэу»	70 472	70 459	0,0	11 991	11 252	6,6
«Киа»	67 071	58 736	14,2	11 312	9375	20,7
«Мазда»	65 484	66 967	– 2,2	11 426	10 521	8,6
«Ауди»	55 322	58 622	– 5,6	9261	9192	0,8
БМВ	54 556	54 443	0,2	9196	8732	5,3
«Мерседес-Бенц»	53 608	54 935	– 2,4	8980	8870	1,2
ГАЗ	53 351	61 438	– 13,2	8584	9425	– 8,9
«Шкода»	30 649	26 818	14,3	5167	4213	22,6
«Сузуки»	29 500	28 827	2,3	4960	4551	9,0
«Пежо»	28 563	28 540	0,1	5082	4726	7,5
УАЗ	25 093	25 659	– 2,2	3683	3628	1,5
«Ока»	24 628	28 347	– 13,1	4251	4755	– 10,6
«Субару»	24 338	25 800	– 5,7	4164	3946	5,5
«Лексус»	19 343	19 505	– 0,8	3213	3184	0,9
«Вольво»	17 987	18 760	– 4,1	2906	2954	– 1,6
«Ситроен»	13 157	12 327	6,7	2296	2140	7,3
«Москвич»	11 582	13 917	– 16,8	2057	2371	– 13,2
«Ленд-Ровер»	11 455	10 365	10,5	1818	1509	20,5
«Чери»	10 659	9930	7,3	1864	1585	17,6
ЗАЗ	8344	7442	12,1	1472	1213	21,4
«СанЙонг»	8050	7649	5,2	1277	1165	9,6
«Иж»	7703	8998	– 14,4	1351	1487	– 9,1
«Фиат»	7146	7260	– 1,6	1205	1140	5,7
«Инфинити»	6881	6206	10,9	1176	932	26,2
«Додж»	5822	6503	– 10,5	969	962	0,7
«Грейт Уолл»	4901	4398	11,4	791	649	21,9
«Дайхатсу»	4894	4859	0,7	920	809	13,7
«Крайслер»	3971	4802	– 17,3	646	773	– 16,4
«Джип»	3747	3970	– 5,6	606	587	3,2
Прочие	39 697	38 246	3,8	6770	6090	11,2
Всего	**3 038 061**	**3 137 273**	**– 3,2**	**507 391**	**486 904**	**4,2**



АНТИРЕАГЕНТ

Средство Sapfire обещает быстро и эффективно удалять с кузова следы дорожных реагентов, одновременно создавая на окрашенной поверхности защитную водоотталкивающую пленку. Выпускается в виде триггера и аэрозоли. Ориентировочная стоимость – 160 руб.



РАДАР-ДЕТЕКТОР И ВИДЕОРЕГИСТРАТОР

Общей чертой новинок фирмы Mystery является наличие сверхчувствительного GPS-приемника и предустановленной GPS-базы полицейских радаров, комплексов видеофиксации и постов ДПС России и СНГ. Кроме того, на мультидиапазонный радар-детектор MRD-705GVS установлена фирменная программа для обновления базы данных, звуковых файлов и настройки тех параметров, которые нельзя задать с помощью кнопок устройства. Видеорегистратор MDR-985HDG класса Full HD снабжен шестислойным стеклянным объективом, создающим широкоугольное изображение охватом 130° с минимальными искажениями. Примененная матрица снижает шумы при ночной съемке. Встроенный G-сенсор автоматически добавит метку, которая защитит файл от перезаписи при ДТП, а функция быстрой защиты файла облегчит сохранение важной информации.

Примерная цена MRD-705GVS – 4800 руб., MDR-985HDT – 7000 руб.



МУФТА ВЕНТИЛЯТОРА И ТЕРМОСТАТ

Компания LUZAR представляет электромагнитную муфту привода вентилятора для «Газели-Бизнес» (под поликлиновой ремень), а также термостат для моторов семейства «Рено-Логан», «Сандеро», «Дастер». Ориентировочная розничная цена муфты – 2500 руб. Стоимость термостата – 160 руб.



ЗИМНИЕ ШИНЫ

Шипованные покрышки Cordiant Snow Cross разрабатывались специально для русской зимы. Система разнонаправленных кромок позволяет шине цепляться за гладкую поверхность льда и уверенно маневрировать. Контроль торможения, а также динамичный разгон – заслуга двухфланцевого шипа в форме снежинки с твердосплавным сердечником.

У нешипованной модели Cordiant Winter Drive многочисленные выемки на шашках протектора и Z-образные ламели. Продольные и поперечные канавки и многочисленные ламели обещают эффективный дренаж, предотвращающий аквапланирование.

Новинки предлагаются в типоразмерах от 13 до 16 дюймов. Ориентировочная стоимость шины 205/55R16 – 4300 руб. для Snow Cross и 4100 руб. для Winter Drive.







КЛЮЧИ И ДОМКРАТЫ

Немецкая компания Alca Mobil Auto Accessories GmbH предлагает набор аксессуаров, которые помогут беспроблемно заменить колесо. Универсальный баллонный ключ Alca предназначен для гаек 17 и 19 мм, его обновленная вариация – мультиразмерный баллонный ключ – при тех же характеристиках пригоден для 17-, 19-, 21- и 23-миллиметровых гаек. Что касается домкратов, то линейка Bottle Jack подходит для транспортных средств массой от 2 до 20 тонн. Другой вид – Power Scissor Jack – работоспособен даже при –50 °С. Домкрат X-Power Scissor Jack пригоден для внедорожников, фургонов и вседорожников. Особенно мощными характеристиками выделяется гидравлический подкатной домкрат Trolley Jack на 2 тонны. Самым удобным для хранения в багажнике можно назвать компактный механический домкрат Compact Scissor Jack усилием в одну тонну. Цены: ключи – 550–600 руб., домкраты – 650–1600 руб.



ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ

Гибридная щетка стеклоочистителя Heyner Hybrid содержит элементы как каркасных, так и бескаркасных изделий. Производитель обещает идеальный контакт с ветровым стеклом даже при сильном ветре и высокой скорости. Щетки устойчивы к коррозии благодаря резиновому кожуху в виде спойлера, укрывающему металлический каркас. Цена – от 250 до 450 руб.

СИНТЕТИЧЕСКОЕ МАСЛО

ZIC XQ FE – синтетическое моторное масло для бензиновых и дизельных двигателей, соответствующее спецификациям ACEA A1/B1, A5/B5. Благодаря применению инновационных компонентов, разработанных компанией SK Lubricants, продукт ZIC XQ FE обладает увеличенным ресурсом и стабильностью свойств. Производитель отмечает, что его масло даже превосходит требования автомобильных компаний. Стоимость 4-литровой канистры около 1300 руб.





Sensex
Classic
ТЫ МОЙ
SENSEX
СИМВОЛ
КОСТИК
FOREVER*
Реклама. Ни один метод контрацепции не может гарантировать 100% защиты от беременности, ВИЧ или венерических заболеваний. Заказчик/ Уполномоченная организация ОАО «ВЕРОФАРМ». Рег. Уд. № ФСЗ 2012/11908 от 28.03.2012. *Навсегда
ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. НЕОБХОДИМО ОЗНАКОМИТЬСЯ С ИНСТРУКЦИЕЙ ПО ПРИМЕНЕНИЮ

ПРОЗА ЖИЗНИ



Юрист **Сергей Смирнов** отвечает на вопросы читателей: помогает поставить авто на учет и рассказывает, как оспорить плохую работу сервис-центра.

СКРЫТЫЕ ДЕФЕКТЫ

? Я продал свой автомобиль, но покупатель позвонил на следующий день и заявил, что обнаружил в машине скрытые дефекты и намерен расторгнуть сделку. Как быть, если я уже истратил выручку от продажи?

О. ИВАХИН, Калужская область

Продавец обязан передать покупателю товар, качество которого соответствует договору. Если покупатель желает расторгнуть сделку, ссылаясь на скрытые дефекты, он обязан доказать, что эти дефекты возникли до момента продажи либо что вы намеренно не сообщили о них. Такие вопросы решаются только в судебном порядке.

УВЕСТИ МАШИНУ ИЗ СЕМЬИ

? Жена хочет переоформить наш автомобиль на свою сестру. Я, естественно, против, так как у нас в семье одна машина на двоих. Сможет ли она сделать это без моего согласия?

И. КОЗУЛИН, Москва

В соответствии со статьей 34 Семейного кодекса имущество супругов, нажитое во время брака, является совместной собственностью. Статья 35 Семейного кодекса устанавливает, что владение, пользование и распоряжение совместным имуществом осуществляется по обоюдному согласию. Переоформление автомобиля на другое лицо с юридической точки зрения не что иное, как изменение права собственности. Поэтому без вашего согласия такая сделка будет незаконной.

ПЛАТНЫЙ ЭВАКУАТОР

? Вызвал дилерский эвакуатор для машины, которая на гарантии. Вначале мне сказали, что эта услуга бесплатная, но при составлении заказ-наряда обнаружил, что за эвакуацию надо платить. Директор СТО разговаривать со мной отказался. Куда я могу пожаловаться на эту станцию?

С. КУРЕХИН, Питер

Прежде всего ознакомьтесь с правилами предоставления услуг по гарантийному обслуживанию. Если там указано, что эвакуация автомобиля для гарантийного ремонта производится бесплатно, то вам обязаны вернуть деньги. Если же этот вопрос в правилах никак не оговорен, то для возврата денежных средств вам потребуется доказать, что при заказе эвакуатора речь шла именно о бесплатной доставке автомобиля к месту ремонта по гарантии. Жалобу можно направить в территориальное подразделение Роспотребнадзора.

БЕЗ НОМЕРА

? Покупаю старенький УАЗ отцу в деревню. Смущает, что по документам и рама, и двигатель у него без номера. Бывает ли так? И главное – зарегистрируют ли такой автомобиль в ГАИ?

М. РЫБАЛЬЧЕНКО, Саратовская область

Порядок регистрации транспортных средств регулируется Административным регламентом МВД России исполнения государственной функции по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним (утвержден приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001). Согласно указанному регламенту регистрационные действия не производятся в случае обнаружения признаков подделки, скрытия, изменения, уничтожения маркировки, нанесенной организациями-изготовителями, либо подделки представленных документов, регистрационных знаков, несоответствия транспортных средств и номерных агрегатов сведениям, указанным в представленных документах, или регистрационным данным. Если на указанном автомобиле идентификационные номера не наносились изготовителем и автомобиль был ранее зарегистрирован в ГИБДД, то проблем с постановкой на учет не должно быть.

СО СВОИМ ФИЛЬТРОМ

? Приехал к дилеру на ТО со своими запчастями, купленными через Интернет. Мне их без звука установили. Через пару дней потек масляный фильтр. Предъявил претензию СТО, а ее сотрудники говорят, что фильтр мой некачественный. Смогу ли доказать, что виновата халтурная работа, а не бракованная запчасть?

А. СУВОРОВ, Нижний Новгород

Закон «О защите прав потребителей» обязывает продавца или организацию, оказывающую услуги по ремонту и обслуживанию автомобилей, проводить экспертизу, если возник вопрос о качестве товара или оказанных услуг. В вашем случае дилер обязан был подвергнуть экспертизе масляный фильтр. Если экспертиза покажет, что неисправность вызвана плохим качеством фильтра, то претензии следует адресовать продавцу запчастей. Кроме этого, дилер будет вправе потребовать от вас компенсации затрат на экспертизу. Если вы считаете, что неисправность возникла по вине дилера, обратитесь к независимому техэксперту для определения причины поломки.

НЕ ТА КОМПЛЕКТАЦИЯ

? При получении оплаченной машины нашел несоответствие спецификации: зеркало заднего вида не показывало обочину при движении назад. Дилер говорит, что это несущественно. Но я же заранее сформировал все опции к машине!

И. КАРЕЛЬСКИХ, Московская область

Закон «О защите прав потребителей» обязывает продавца продать товар, соответствующий условиям договора, в том числе спецификации и конкретным дополнительным опциям, которые вы заказали. В данном случае вы вправе потребовать установки недостающего аксессуара либо уменьшения покупной цены автомобиля.

ДУБЛИКАТ ПТС

? Мы с женой присмотрели на авторынке машину, но смущает, что у нее дубликат ПТС, а не оригинал. Стоит ли связываться с таким авто?

Н. ВАСИЛЬЕВ, Ижевск

Дело в том, что очень много машин приобретается в кредит, а по закону кредитный автомобиль находится в залоге у банка и любая сделка с ним возможна лишь с согласия кредитной организации. Для подстраховки банки оставляют паспорта транспортных средств у себя. Некоторые заемщики, не имея возможности погасить кредит, продают машину, не ставя банк в известность. Для этого они обращаются в ГИБДД с заявлением о выдаче копии ПТС взамен якобы утерянного. Не исключено, что именно такую машину вам и предлагают.


KUMHO TYRES
Kumho. Созданы для победы.
Инновационные технологии вселяют уверенность.
Стань лидером, добивайся побед и успехов, полагаясь на отличный контакт с дорогой на шинах Kumho.
www.kumhotyres.ru
Реклама
KUMHO
ECSTa
EURO F3
NÜ R8

ЛЮКС В КРЕДИТ



«Вольво» решила подстегнуть спрос на люксовые комплектации своих моделей. Покупка наиболее дорогих версий по программе «Вольво Кар Кредит» сейчас происходит на особых условиях: разница в ежемесячных платежах между богатой комплектацией и обычной минимальна.

Действие программы распространяется на весь модельный ряд автомобилей в наиболее полной комплектации «Суммум» – в сочетании с самым мощным в линейке двигателем и полным приводом, а также на эксклюзивные модификации «R-Дизайн» (доступны для моделей S60, XC60 и XC90) и «Экзекьютив» (S80 и XC90). Оформить кредит можно в одном из двух банков-партнеров – «Райффайзенбанке» и «ЮниКредит Банке».

СВЕТИТ И ГРЕЕТ

Кроссовер «Шевроле-Каптива» получил не только обновленный экстерьер и интерьер плюс расширенную линейку двигателей, но и новые цены.

Уже в базовой комплектации «Каптива» привлекает светодиодными противотуманками и хромированным наконечником выхлопной трубы. Но, конечно, более важной новостью стало появление дизельного двигателя объемом 2,2 л (184 л.с.) в версиях LT+ (пять мест) и LT (семь мест).

В комплектации LT теперь черный кожаный салон, двухзонный климат-контроль и подогрев сидений второго ряда. Для варианта с автоматом предлагается опция доступа в машину без ключа и кнопка пуска/остановки двигателя.

В версиях LT+ и LTZ добавились передние и задние парковочные датчики и подсветка порога. Цены на обновленную «Шевроле-Каптива» начинаются с 1 075 000 руб. за пятиместную версию с бензиновым двигателем 2,4 л и механикой.





ЕГО ВЫСОЧЕСТВО LXV

К 65-летней годовщине бренда «Ленд-Ровер» в Россию приехала юбилейная версия «Дефендер LXV». Автомобиль может быть только черным или белым. Контрастные элементы – крыша, окантовка фар и приборная панель – окрашены в серый. Такого же оттенка – 16-дюймовые легкосплавные диски. О юбилейной дате напоминают римские цифры LXV (65) на дверях и задней части кузова. Интерьер отделан эксклюзивной кожей с контрастной оранжевой строчкой. Коврики и подголовники также украшены логотипом *LXV.*

Этот «Дефендер» оснащают 2,2-литровым дизельным двигателем мощностью 122 л.с. (360 Н·м) и 6-ступенчатой механической коробкой.

Машины этой версии, тираж которой ограничен, стоят от 1 780 000 руб.

ДОСТУПНЫЙ ДРАЙВ



В России стартовали продажи обновленных комплектаций «Тойота-Кэмри». В версиях «Стандарт», «Стандарт Плюс» и «Классик» с 2-литровым мотором появились вставки под карбон вместо прежних под дерево. Список опций для машин с двигателем 2,5 л пополнился лишь камерой заднего вида в комплектации «Комфорт». Зато в «Люксе» теперь есть адаптивное освещение, боковые подушки безопасности для задних пассажиров, а также коленная подушка для водителя.

Новая версия «Элеганс Драйв» включает кожаный салон, вставки под дерево, датчики дождя и света, ксеноновые фары и 17-дюймовые легкосплавные диски. Стоимость этой комплектации 1 400 000 руб.

ТРИ ЖУКА

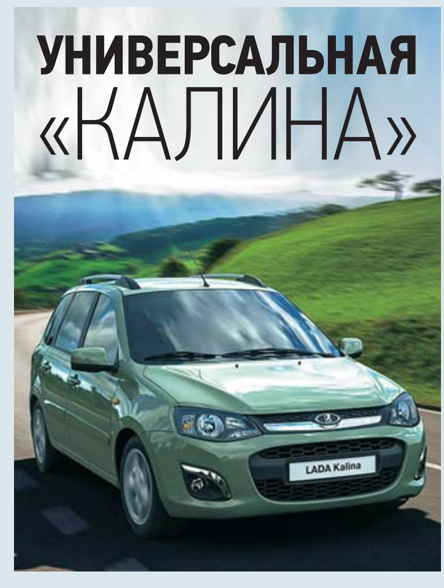
В России наконец-то начались продажи нового «Фольксвагена-Жук». Ретромодель предлагается в трех вариантах. Стандартное оснащение: бензиновый наддувный двигатель 1,2 TSI мощностью 105 л.с. в паре с 6-ступенчатой механикой или 7-скоростным роботом. Под капотом версий «Дизайн» и «Спорт» бензиновый турбомотор объемом 1,4 л (160 л.с.), трансмиссии такие же, как у стандартной модификации. Все машины оснащены системой курсовой устойчивости (ESP), двухзонным климат-контролем и подогревом передних сидений.

Версия «Дизайн»: 16-дюймовые легкосплавные диски, противотуманные фары с поворотным светом и система электронной блокировки дифференциала (XDS). В «Спорте» – соответствующие названию передние сиденья, многофункциональный дисплей «Плюс» и легкосплавные 17-дюймовые диски.

В доступной палитре десять цветов кузова. Цены начинаются с 719 000 руб.



УНИВЕРСАЛЬНАЯ «КАЛИНА»



Вслед за «Калиной 2» с кузовом хэтчбек, производство которой началось в мае, в продаже появился и универсал. Самая доступная комплектация включает подушку безопасности водителя, электроусилитель руля, передние электростеклоподъемники, аудиоподготовку и теплопоглощающие стекла. Рекомендованная розничная цена – от 330 500 руб.



СНОВА ЧЕМПИОН!

Тимур Тимерзянов выиграл гонку в Германии и повторно стал победителем чемпионата Европы по ралли-кроссу в главном зачете «Суперкар», выступая на «Ситроене-DS3». Француз Деви Жанни («Ситроен-С4») уступил россиянину почти 30 очков – разрыв чуть больше того количества очков, в которое оценивается победа на одном этапе. Третий призер серии – молодой швед Тимми Хансен («Ситроен-DS3»). На счету Тимерзянова всего два выигранных этапа из девяти, зато он весь турнир провел ровно.

При американском промоутере уровень серии вырос, прежде всего по части звездности. Здесь постоянно стартовали норвежские братья Сольберги (Петер в итоге на девятой строчке), на отдельных гонках выступили Себастьен Лоэб и Матиас Экстрём.

В младшем зачете «Супер 1600» серебряным призером стал Ильдар Рахматуллин («Рено-Твинго»), уступив латышу Рейнису Нитиссу («Рено-Клио»). Места с пятого по седьмое заняли Тимур Шигабутдинов, Сергей Загуменнов и Вадим Макаров.

ЗА ГОД ДО СТАРТА



Специальными гостями шоу-акции «Формула Сочи-2013» стали Виталий Петров и Сергей Сироткин. Обоих представили как «пилотов, планирующих участие в Гран-при Формулы-1». Показательные заезды прошли на участке будущей трассы в Олимпийском парке. Помимо «Заубера» и «Маруси» свою мощь демонстрировали в динамике команды из младших классов – «Русское время», «Формула-Z» и серии «Формула-Россия».

Дату первого российского Гран-при объявили еще летом, – заявка в ФИА подана на 19 октября 2014 года и принята. Но пока календарь чемпионата мира официально не утвержден.

С НОВЫМИ СИЛАМИ

«Хёндэ» официально сообщила о своем возвращении в чемпионат мира по ралли. В бой пойдет модель i20, причем корейцы работают над автомобилями сразу двух поколений. Нынешнее дебютирует в предстоящем сезоне, а болид для 2015 года строит отдельная группа конструкторов из будущей машины, которую корейская фирма еще не рассекретила.

Пилоты команды не названы, руководитель не определен. Вообще конкретики пока мало. По всей вероятности, 2014 год станет пристрелочным – будут отдельные старты. А затем i20 попытается сделать то, что не удалось «Акценту» в начале 2000-х. Тот дебютный выход корейцев на арену WRC особых успехов не принес: машина была надежна, но недостаточно быстра и серьезно уступала тогдашним грандам.

Соперником Жана Тодта на предстоящих выборах нового президента Международной автомобильной федерации (FIA, ФИА) станет Дэвид Уорд, экс-директор Генерального фонда ФИА. Уорд называет федерацию «старомодной и авторитарной» и планирует глобальные реформы высшей власти гоночного мира.

Петербужец Владимир Васильев («G-Форс») выиграл «Латвийскую баху» и стал чемпионом России по ралли-рейдам в абсолютном зачете по сумме пяти этапов. В зачете Т2 «и там и там» лучший – Илья Кузнецов («Тойота-Ленд Крузер»).

Ежегодная Гонка чемпионов (ROC) пройдет на стадионе в Бангкоке в середине декабря. Из приглашенных звезд участие подтвердили пока только Том Кристенсен и Михаэль Шумахер.

Победу на «Польской бахе», шестом этапе Кубка мира по ралли-рейдам, одержал Александр Желудов («Тойота-Хайлюкс»). Остается лишь сожалеть, что это разовый зарубежный старт для россиянина. В зачете Т2 серебро взял Александр Бараненко («Тойота-Ленд Крузер»). Он стал лидером и главным претендентом на «малый» кубок.

На разных трассах страны определились победители чемпионата и Кубка России по кроссу в нескольких зачетах. Дивизион-1: Владислав Решетнев (Кемерово). Дивизион 2-1600: Олег Гринкевич (Екатеринбург). «ЗИЛ-130»: Владимир Сучков (Истра). «ГАЗ-53»: Александр Кротов (Арзамас).

Предварительный календарь Формулы-1 на 2014 год включает 22 этапа – больше, чем когда-либо. Но пока не указано, где именно пройдет восьмой этап, – возникли какие-то затруднения с включением гонки в американском Нью-Джерси в список.

ПЕРВЫЕ И ПЯТЫЕ

Экипаж Романа Русинова, Джона Мартина и Майка Конвея на прототипе «Орека – Ниссан» одержал победу на американском этапе серии WEC – чемпионата мира в гонках на выносливость. Конечно, в своем зачете LMP2. Но и среди «всех вообще» это высокое пятое место – при 28 машинах на старте.

В LMP2 не предусмотрено отдельного зачета пилотов. А вот команда «G-Драйв», за которую выступает Русинов, по сумме этапов занимает четвертую позицию. В общей классификации чемпионата пилоты Русинов – Мартин – Конвей делят одиннадцатое место. И впереди еще три гонки. Безоговорочные лидеры сезона – экипаж Тома Кристенсена, Алана Мак-Ниша и Лоика Дюваля на «Ауди-R18 e-tron quattro», который выиграл в Сильверстоуне, Ле-Мане и США.





СЕКРЕТНАЯ ПОДГОТОВКА

«24 часа Ле-Мана» будущего года ожидают с особым нетерпением из-за появления вот этой машины. Пока «Порше» малыми дозами выдает миру только «шпионские снимки» со своих тайных испытаний.

Тесты шли почти все лето и половину осени. Никакой особой информации о новом прототипе класса LMP1 нет. Кроме того, что силовая установка по нынешней моде гибридная и развивает примерно 550 л.с. Но у «Порше» не турбодизель сочетается с электромотором, как у «Ауди», а бензиновый агрегат. Машину тестируют штатные пилоты фирмы Роман Дюма и Тимо Бернхард, которые утверждают, что с самого первого выезда она «прекрасно чувствуется».

Широкая общественность считает, что гегемонии «Ауди» в Ле-Мане пришел конец, и ждет фантастической битвы. Все-таки «Порше» 14 раз выигрывал эту гонку. Эксперты более осторожны, полагая, что на стороне «Ауди» огромный опыт непрерывного участия и модернизации машины.



ИГРЫ НАЧИНАЮТСЯ!

Олимпиады приходят и уходят, а ежегодные традиции надо соблюдать. Приглашаем лучших пилотов страны на старт!



Редакционное совещание по поводу очередной Гонки звезд «За рулем» длилось более трех часов. Задачку задала грядущая Олимпиада: ведь ее официальное закрытие назначено на 23 февраля – традиционную дату проведения Гонки звезд. Обсудив несколько вариантов переноса (речь о гонке, конечно, не об Олимпиаде), решили оставить привычную дату. Посчитали, что зрительские аудитории у Олимпиады и нашей гонки разные – их интересы не должны пересечься.

В конце концов, мы привыкли, что в этот праздничный день вся редакция выходит на работу. А пилоты уже давно выспрашивают: куда приезжать 23 февраля? Им и болельщикам сообщаем: на Центральный московский ипподром. Признаём, у этой трассы есть недостатки. Но и плюсы очевидны: она в центре столицы, именно на ней давным-давно зародились зимние ледовые автогонки и здесь 36 лет назад прошла самая первая гонка на призы журнала «За рулем».

Таким образом, 23 февраля в нашей стране будут разыграны сразу три комплекта наград: медали в бобслее (четверки) и лыжах (50 км, мужчины, свободный стиль, общий старт), а также Бронзовая шина (лучшие автогонщики страны, финал на шести одинаковых машинах) и сопутствующие ей регалии. Сами понимаете, первые две дисциплины пройдут в Сочи, а вот последняя – в Москве.

Некий сюрприз обещает для этой гонки наш давний партнер «Рено», но какой именно – пока не говорит. Может, раскроет тайну через месяц? ЗР

Публикация фотографий пилотов является официальным вызовом на соревнования.













Дмитрий Брагин
(Тольятти, 1982)
Чемпион страны по ралли и ралли-кроссу, победитель кольцевых серий, трехкратный серебряный призер Гонки звезд. Всегда очень быстр, не выиграл до сих пор из-за неудачного стечения обстоятельств.
★ **Примечание.** *Склонен в первом финале стартовать с выключенными фарами.*



Владимир Черевань
(Орел, 1959)
Был чемпионом и победителем Кубка страны во всех классических дисциплинах – кросс, ралли, кольцо, зимний трек. Гонки по ледовым овалам не пропустил ни разу за всю карьеру. Абсолютно бесстрашен.
★ **Примечание.** *Суммарный накат на льду не меньше, чем на асфальте.*



Алексей Дудукало
(Москва, 1976)
Многократный чемпион страны по кольцевым и трековым гонкам, победитель и участник множества финалов Гонки звезд. Один из самых опытных трековых пилотов России.
★ **Примечание.** *Не выигрывал Гонку звезд с 2006 года.*



Кирилл Ладыгин
(Екатеринбург,1978)
Многократный чемпион страны по картингу, кольцевым и трековым гонкам, четырехкратный победитель Гонки звезд. По льду и асфальту едет одинаково быстро.
★ **Примечание.** *Слишком часто выигрывал Гонку звезд «За рулем».*



Евгений Новиков
(Москва, 1990)
Чемпион России по картингу, призер чемпионата России по ралли, призер этапов чемпионата мира по ралли. Особенно силен на скользких покрытиях, своего максимума как гонщик еще не достиг.
★ **Примечание.** *Скорее всего, очень мотивирован на успех в Гонке звезд.*



Олег Петриков
(Москва/Дорогобуж, 1984)
После изрядного перерыва вернулся в гонки, стартовал в кольцевом «Туринге», сразу же начав с побед. Постоянный участник Гонки звезд и официальный тест-пилот «За рулем» с 2009 года.
★ **Примечание.** *Истинные возможности на ледовом покрытии раскрыл не полностью.*



Тимур Садрединов
(Москва, 1989)
Несколько лет выступает лишь эпизодически, поэтому давно не выигрывал никаких официальных состязаний. Самый молодой победитель Гонки звезд за всю ее историю.
★ **Примечание.** *Похоже, весь год посвятил подготовке к единственному старту – Гонке звезд.*



Михаил Скрипников
(Москва, 1982)
Прошел путь от победителя Кубка «Логан» до чемпиона страны по ралли. Осторожен, расчетлив. Почти во всех Гонках звезд, где стартовал, пробился в шестерку финалистов.
★ **Примечание.** *Никогда не считался фаворитом, именно поэтому опасен.*



Александр Сотников
(Курск, 1968)
Великолепный кольцевой и трековый боец, многократный чемпион страны. Постепенно перевоплощается из гонщика в гоночного судью, но по-прежнему в хорошей форме.
★ **Примечание.** *Странно, что ни разу не выиграл Гонку звезд.*



Алексей Васильев
(Москва, 1972)
Многократный чемпион страны по кольцевым и трековым гонкам, победитель Гонки звезд «За рулем». Ледовое покрытие любит с детства, очень опытный, упорный в достижении цели.
★ **Примечание.** *Давно не выступает в России летом, зато зимой – каждый год.*



Сергей Успенский
(Москва, 1958)
Один из самых титулованных пилотов страны, его медали не поддаются счету, особенно в ралли и на зимнем треке. Двукратный победитель Гонки звезд. Большой опыт на любом покрытии.
★ **Примечание.** *Хотел завоевать в вечное владение Хрустальную шину, но... По-спортивному злой.*



Тимур Тимерзянов
(Казань, 1987)
Двукратный чемпион Европы по ралли-кроссу, в России тоже был лучшим в этой дисциплине. Зимой охотно и успешно выступает на домашних трассах в трековых гонках.
★ **Примечание.** *Без примечаний.*

Кубок «Лада-Гранта» оказался в этом году самой стабильной и жизнеспособной серией. Но будь он сам по себе, отдельно от всех, ярким зрелищем не стал бы.

БЕТОННЫЕ АРГУМЕНТЫ

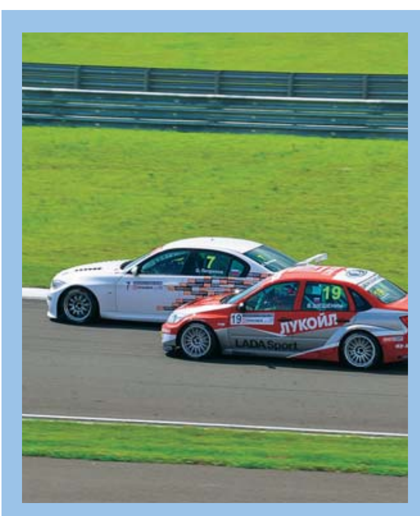
Победителей чемпионата и Кубка страны намеревался достойно представить в этом материале **Сергей Зиновьев**.

А так хорошо все начиналось! Какой размах! Восемь этапов серии RRC (Russian Racing Championship) на четырех разных трассах. Монокубок «Лада-Гранта» на шести разных трассах с визитом аж в Красноярск. По числу стационарных трасс мы стремительно догнали ведущие европейские гоночные державы! О чем и рапортуем под фанфары.

Осталось только немного подтянуть качество и количество участников различных домашних турниров. Добавить зрителей на трибуны. И хоть немножечко каких-нибудь трансляций на больших телеканалах. (Ну, это пока из области фантастики, поскольку в Европе ТВ платит за право показа гонок, у нас же – почему-то наоборот. А зрителя даже на бесплатный вход надо еще уговорить.) И конечно, избавиться от скандалов наподобие того, коим завершился в целом благополучный и содержательный сезон.

БЛОКАДА БЛОКОВ

За три недели до заключительного этапа RRC в Российскую автомобильную федерацию (РАФ) пришло письмо, которое подписали 24 пилота – больше половины постоянных участников серии. Гонщики просили исключить из календаря «Тольятти-Ринг» и перенести этап на другой, стационарный



«ТУРИНГ» (RRC)

● По версии сайта RRC на начало октября, чемпион – Олег Петриков. Нам такой расклад по душе, поскольку Олег – официальный тест-пилот ЗР. В реальности, за вычетом двух худших этапов, титул может достаться Михаилу Грачеву. Они с Олегом партнеры по команде «AMG Моторспорт», однако весь сезон вели напряженную борьбу, исправно отбирая друг у друга зачетные очки. Третий призер при любом подсчете – Владимир Шешенин.

автодром. Аргументы: титулы не разыграны, значит, борьба пойдет жесткая, а трасса, как и все временные кольца, проложенные по городским улицам, недостаточно безопасна. Следовало детальное перечисление недостатков и норм, которым она не соответствует.

Ответ РАФ был ожидаем: трасса приемлемая, гонка состоится именно на ней. Довольно забавный диалог: «Нам не нравится ездить вплотную к бетонным блокам. Трасса должна иметь зоны вылета». – «Сообщаем, что дополнительно закуплено 2 км бетонных блоков».

Решающий довод федерации: в гонку вложены миллионы, она входит в программу празднования Дня машиностроителя, который в Тольятти – почти как Новый год. Организаторов можно понять. Срыв гонки для них – катастрофа. Правда же, потратили много сил и денег. РАФ в данном случае выступила на стороне организаторов. Гонщики остались при своем мнении: трасса небезопасна, – и три класса машин не вышли на старт. Это, в свою очередь, породило новую проблему: как теперь понять, кто стал чемпионом в этих трех классах?

С некоторых пор в чемпионате применяют слишком заумную систему начисления очков. Два худших

«ТУРИНГ-ЛАЙТ» (RRC)

● Одержав четыре победы подряд, лидером сезона долго был Андрей Севастьянов из команды «В-Тюнинг», выступавший на хэтчбеке «Фольксваген-Поло», дебютанте серии. Дважды его результаты аннулировали судьи. Дело о фальстарте Севастьянова разбиралось на апелляционном суде РАФ. В итоге Андрей, одержавший больше всех побед, наверное, лишь призер серии. А победителем станет Владимир Удаленков либо Павел Кальманович.



ФОРМУЛА «РОССИЯ»

● После перерыва в несколько лет в стране прошло что-то семиэтапное, напоминающее регулярные гонки формул, – уже неплохо! Почти два десятка пилотов пробовали силы на итальянской машине Формулы-«Абарт», переименованной для удобства восприятия в Формулу-«Россия». Постоянно выступали лишь восемь гонщиков, лучшим стал Станислав Бурмистров. А главное – результаты посчитали вовремя и в двух вариантах: с двумя худшими этапами и без них.



«СУПЕРПРОДАКШН» (RRC)

● В этом классе все гонки состоялись, включая тольяттинскую, но официальные итоги у нас подводят слишком медленно. По нашим примерным подсчетам, выиграл Владимир Стрельченко, а Дмитрий Добровольский и Виктор Козанков – призеры.



КУБОК «ЛАДА-ГРАНТА»

● Половина из десятка «грант» на последнем этапе получила-таки увечья. Наши поздравления Никите Мисюле, который выиграл сложный турнир, опередив много сильных соперников. Состав пилотов в Кубке был в этом году хорош. Экипаж Дмитрия Брагина и Максима Симонова поделил второе-третье места.



«НАЦИОНАЛЬНЫЙ» (RRC)

● Очень сложная диспозиция перед заключительной гонкой. Сами считать не беремся. Наиболее вероятный победитель – Андрей Масленников. Далее расположатся юный Егор Санин и опытный Дмитрий Брагин.

Класс «Суперпродакшн» против бетонных блоков ничего не имел. Но, похоже, машины не расколотили только потому, что их на старте было мало.

результата каждого пилота в 16 гонках сезона отбрасываются. Вопрос – что отбрасываем? Несостоявшиеся заезды в Тольятти или что-то еще? Ответ даст большое совещание, назначенное на более поздний срок. Поэтому окончательные итоги RRC-2013 пока мы не обнародуем.

ВСЁ КАК У НАС

В Европе давно научились проводить длинные серии без скандалов. Вовремя начинать и вовремя завершать каждую гонку. Все победители, очки и суммы известны максимум через час после финиша.

Почему же у нас-то все через… не как у людей? Кому выгодна, например, путаная и непрозрачная метода начисления очков? В какой еще стране пилот, занявший второе место в гонке, может получить иногда 90 очков, а иногда 80? Да, под эту систему подводятся разъяснения, – но чем плохи те схемы, что применяют в чемпионатах мира? Ведь был долгий период, когда использовали именно их отработанную методику.

Городские трассы – отдельная тема. Когда-то от их наличия зависело выживание российского «кольца». Несчетное количество дорогих машин разбито о километры бетонных блоков на Воробьевых горах и в Лужниках. Нужны ли нам «тольятти-ринги» сейчас, когда хватает стационарных трасс? ЗР

КЛИНОПИСЬ

В каком подмосковном городе есть памятник алфавиту? Или, скажем, 6-й симфонии Чайковского? А где находится фонтан, в котором девочка ищет грибы? Тех, кто не знает ответа, приглашает в путешествие выходного дня **Михаил Колодочкин**.

Мне кажется, что Клин должен недолюбливать цивилизацию. Ему явно не стало лучше с приходом железных дорог и развитием автомобилизации. Судите сами. Когда-то это был город-крепость. На его стены с гиканьем кидались братья по разуму из монгольских степей, рвущиеся на север Руси, к Твери и Новгороду. Раскосые воины раз за разом сжигали городок дотла, а он опять возрождался – потому что был нужен. Не Твери и не Москве – России.

Разобравшись с кочевыми разбойниками, городок вскоре сменил имидж. Из будущей Северной столицы поступило указание освоить новую специальность: «мин херц» объявил Клин почтовым ямом. Что же, дело хорошее: какому проезжающему не нужны торговые лавки, постоялые дворы и, конечно же, винные погреба!



СОВЕТСКАЯ (СОБОРНАЯ) ПЛОЩАДЬ
56°20´08˝N, 36°44´00˝E
Торговые ряды, вид сзади. Что лучше – новодел или оригинал? Кстати, очень жаль, что вместо магазинчиков и лавок здесь обосновались многочисленные непрофильные фирмочки.

Клин начал вытягиваться вдоль направления нынешней М10 и тянулся бы дальше, но тут вдали задымил паровоз…

Через Клин протянули первую ветвь Николаевской железной дороги. Казалось бы, вот он, подарок судьбы! К тому же неизвестно с какой стати в Клину отгрохали шикарный железнодорожный вокзал, копию Тверского. Говорят, кто-то перепутал чертежи – верится с трудом, но…

Паровозы сделали свое черное дело. Ямские перевозки захирели – зачем





СОВЕТСКАЯ (СОБОРНАЯ) ПЛОЩАДЬ (между Торговыми рядами и соборным комплексом)
56°20´09˝N,
36°43´59˝E

Почтовый ящик на Доме культуры мне понравился больше, чем само здание. Кажется, раньше здесь был Троицкий собор, воздвигнутый на деньги клинчан.

СОВЕТСКАЯ (СОБОРНАЯ) ПЛОЩАДЬ (за Торговыми рядами)
56°20´08˝N,
36°43´58˝E

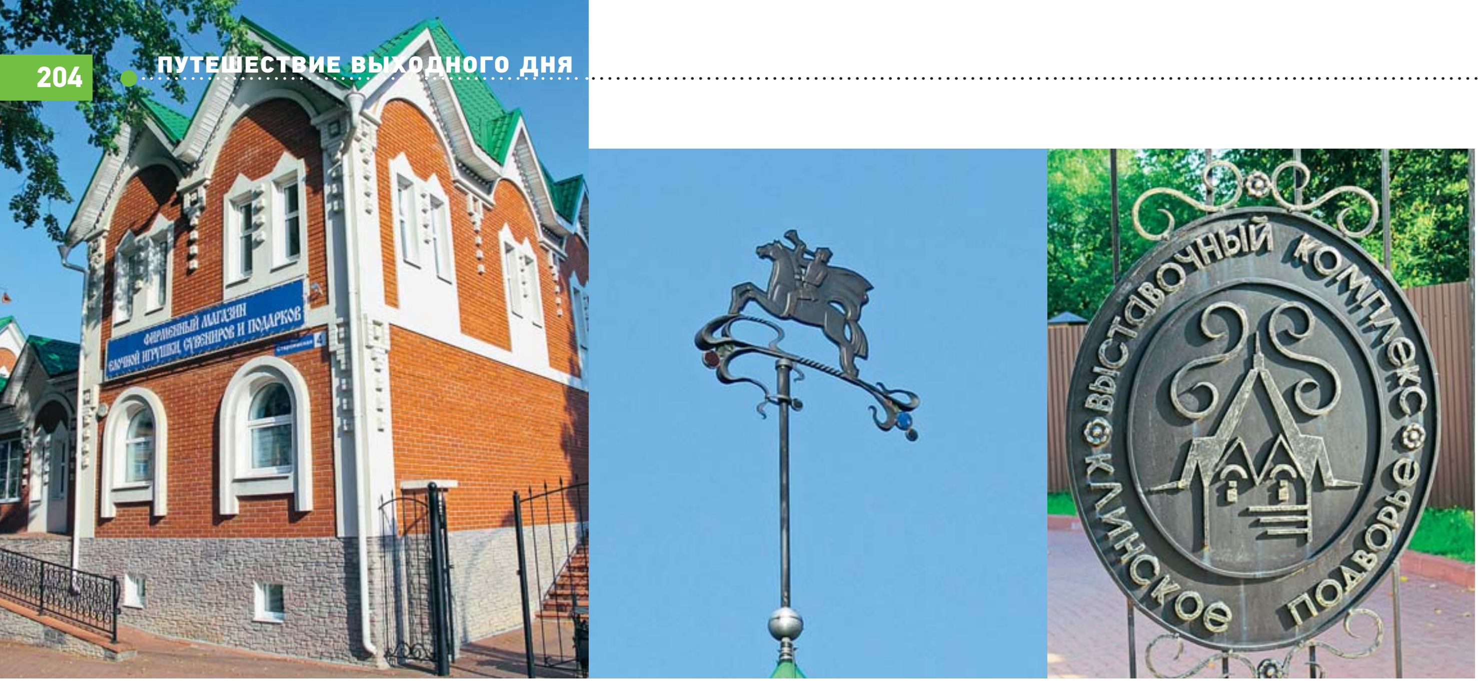
Петр Ильич спрятался между Домом культуры и фонтаном, за Торговыми рядами. Здесь хорошо, спокойно. А кто угадает, из какого произведения эти ноты?



УЛИЦА ГАГАРИНА, 26Г (возле перекрестка с ул. Миши Балакирева)
56°19´34˝N,
36°43´24˝E

В Клин меня привело желание увидеть памятник любимому произведению – Патетической симфонии Чайковского. Впрочем, многие клинчане воспринимают сие творение как местный авангард – тем более что надпись не особо заметна. Странно смотрится? Возможно. Но как запечатлеть в камне уходящую жизнь?











СТАРОЯМСКАЯ УЛИЦА, 4
56°20´17˝N, 36°43´13˝E

Клинское подворье. Между прочим, здесь круглый год торгуют елочными игрушками.

УЛИЦА ЛЕНИНА, 18
56°20´11˝N, 36°43´40˝E

В Интернете памятник алфавиту обозвали недоделанным и пугающим. Чудной он, конечно (впрочем, нынче в ходу слово «прикольный»), но уж точно не банальный. Неподалеку маячит Владимир Ильич, чей памятник оригинальным никак не назовешь.

СОВЕТСКАЯ (СОБОРНАЯ) ПЛОЩАДЬ (угол ул. Ленина и ул. Гагарина)
56°20´04˝N, 36°43´57˝E

Можно стоять рядом с этой скульптурой и не заметить ее, поскольку «девочка-грибница» сидит в фонтане! Кстати, это каслинское литье. Девочка собирала свои грибы с середины XIX века, но однажды революционно настроенные шариковы решили утопить ее в пруду. В 1935 году скульптуру из пруда вытащили и прописали ей другие водные процедуры – под струями фонтана. Говорят, что это копия, что все было не так… Но какой городок без легенд!



тужиться лошадке, если можно по рельсам? И для чего останавливаться в Клину, когда до Первопрестольной всего-то семь десятков верст? Клинчане вздохнули и занялись производством – платки, обивочные ткани, игрушки… Скачущий верхом почтальон остался разве что на городском гербе.

Для тех, кто несется по нынешней трассе «Россия», Клин – это пробки, светофоры и потерянное время. Какой уж тут позитив – побыстрее бы проехать и забыть! Но тому, кто все же выберет время свернуть с наезженного тракта в сторону, откроется совсем другая картина. Фонтаны, памятники, музей елочных украшений, церкви, часовни, соборы… Рекомендую заехать хотя бы на Советскую (она же Соборная) площадь: многое расположено прямо на ней.

Из таких кусочков и состоит наша Россия. ЗР

ЗВЕРЬ

БАТАРЕЯ НАСТОЯЩИХ БОЙЦОВ

РЕКЛАМА

Ca+ Гибридная технология

CMF Лабиринтная крышка

TOP TETRA OXIDE POWER

t-max

magic eye

ExMET

PowerPass

ChessPlate

Благодаря использованию кремниевой технологии укрепления активной массы «SiO_2-ЭФФЕКТ», «ЗВЕРЬ» уже 4 года подряд опережает другие российские марки в тестах журнала «За рулем».

Патенты: №2182386, №2187864

SiO_2 ЭФФЕКТ
Кремниевая технология

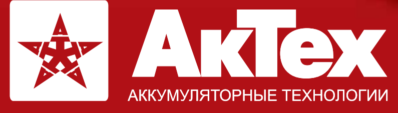
- ★ Стартерный ток выше на 26%*
- ★ Срок службы больше в 1,5 раза*
- ★ Работа при температурах от -50 до +80°С

* в сравнении с отраслевыми стандартами

2007 2008 2009 2010
ЛУЧШИЙ РОССИЙСКИЙ АККУМУЛЯТОР
В ТЕСТАХ За рулем

3 ГОДА ГАРАНТИИ







ОПОРА КОРОЛЕВСТВА

Марка «Хамбер» теперь практически забыта, а ведь некогда была известной и уважаемой. Духом британского консерватизма пропитался **Сергей Канунников.** Фото **Георгия Садкова.**

Говорят, именно этот автомобиль в 1950-е работал в посольстве Великобритании в Москве. Даже тогда в столице СССР видывали пусть и немногочисленные, зато порой куда более эффектные иномарки. А черный «Хамбер-Хоук» (Humber Hawk) – так, ничего особенного. Новейшая тогда 21-я «Волга» выглядела куда интереснее. Но именно такие «хамберы» служили опорой не только мощного в те времена британского автопрома, но и всего королевства. Конечно, чопорные, дорогие, как хорошая вилла в приличном месте, «роллс-ройсы» и «бентли», как и пижонские спортивные родстеры многочисленных английских марок, куда лучше знали во всем мире. Но именно неприметный


ЗР!
Инструкция на странице 14
+ 10 фото
HUMBER

Привыкнуть к рычагу коробки под левой рукой нетрудно. Добавить бы еще четкости переключений. А ручник как раз под правую руку – между диваном и порогом. Просторный салон выглядит нарядно и аристократично.



Спидометр размечен и в милях, и в километрах – явный реверанс обитателям Заламаншья.

Переключатели расположены несколько сумбурно, зато красивы. Под приемником не самая емкая, но изящная пепельница.



«Хамбер» был выбором представителей среднего класса. А ведь он есть основа любого развитого государства. Кстати, к нашей «Волге» это в известной мере тоже относится.

РОДОМ ИЗ КОВЕНТРИ

Компания, основанная Томасом Хамбером в позапрошлом веке, как и многие автомобильные фирмы Британии, располагалась в Ковентри, автомобильной столице королевства. В середине XX столетия «Хамбер» делал ставку на солидные авто для обеспеченных джентльменов. Никакого технического или дизайнерского авангардизма и рискованных экспериментов. Взамен – простор, комфорт, добротная отделка, высокое качество.

Ну а «Хоук» 1957 года вообще эпохальный для фирмы. В отличие от одноименной модели предыдущего поколения, выпускавшейся с 1945-го, новинка получила несущий кузов. Поэтому немаленький седан получился довольно легким – снаряженная масса менее 1500 кг. А первый верхнеклапанный двигатель на «хамберах» появился еще в 1955 году.

ДВА МИРА – ДВЕ МОРАЛИ

Дизайн нашей 21-й, бесспорно, ярче. На «Хамбере» хрома меньше, и выглядит он скромнее. «Волга»-то тяготела к американской эстетике, а британцы шли своим, консервативным путем. От американских веяний «Хамберу» досталось лишь панорамное ветровое стекло, да и то довольно скромных размеров, без заокеанского экстремизма.

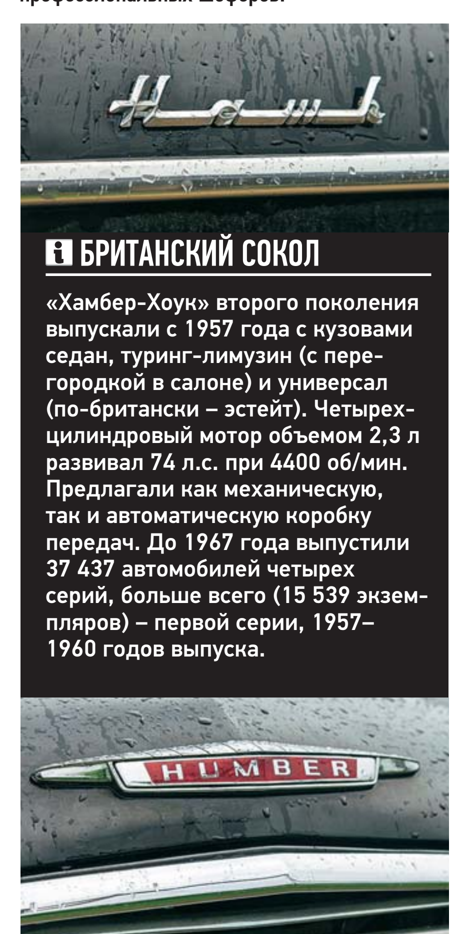
«Волга» длиннее «Хамбера» на 130 мм, но база у «британца» больше на 100 мм – и сразу чувствуется простор на заднем диване. А еще во внутренней отделке «Хоука» преобладает добротная кожа и настоящее дерево. Советских людей, даже удостоенных номенклатурных должностей и «Волги» в придачу, такими излишествами не баловали. Как писали некогда в прессе, два мира – две морали.

В передних дверях – оригинальные карманы.





Особенно просторно на заднем сиденье. Создатели машины предполагали, что некоторые владельцы будут пользоваться услугами профессиональных шоферов.



БРИТАНСКИЙ СОКОЛ

«Хамбер-Хоук» второго поколения выпускали с 1957 года с кузовами седан, туринг-лимузин (с перегородкой в салоне) и универсал (по-британски – эстейт). Четырехцилиндровый мотор объемом 2,3 л развивал 74 л.с. при 4400 об/мин. Предлагали как механическую, так и автоматическую коробку передач. До 1967 года выпустили 37 437 автомобилей четырех серий, больше всего (15 539 экземпляров) – первой серии, 1957–1960 годов выпуска.

Зато на «Волге» даже с большим пробегом куда легче включаются передачи. У этого «Хамбера» километраж небольшой (много лет простоял в гараже), но четкости в переключениях, особенно с непривычки, не хватает. Самое хитрое – «внедрить» задний ход: вытащить рычаг за тоненький набалдашник и сложным движением отправить его до отказа вниз. Получается не сразу.

По мощности двигателя советский и британский автомобили практически равны. Мотор первой «Волги» развивал 70 л.с., хамберовский, при меньшем на 200 кубиков объеме, – 74 силы. У «Хоука» все четыре передачи, включая первую, снабжены синхронизаторами. У «Волги» же коробка трехступенчатая, первая скорость – без расслабляющих излишеств. Кроме того, по заказу покупатели «Хамбера» могли получить коробку с повышающей передачей и даже трехступенчатый автомат.

На ходу машины похожи – мягкие подвески хороши при спокойной, плавной езде. Резких движений рулем эти автомобили не любят: отзываются кренами и раскачкой.

В Британии в конце 1950-х базовый «Хамбер-Хоук» стоил 1281 фунт. Очень недешево! Появившийся в 1959-м первый «Мини» обходился всего в 497 фунтов, а спортивный родстер «Триумф-TR3A» – в 1050. Зато «Роллс-Ройс Сильвер Клауд» стоил два с половиной «хамбера» – 3375 фунтов.

ВРЕМЯ ДИАЛОГА

Показания на основных приборах – как в британских единицах, так и в метрических. Не то чтобы «хамберы» очень уж хорошо продавались



В просторном багажнике сохранились оригинальная запаска и даже инструмент.

Загадка: где горловина бензобака? Догадаться непросто.

Ключ вставляют не в кнопку, а в отверстие под поворотной крышкой в самой ручке.





за пределами родины, но все-таки налицо готовность островитян к диалогу. Для британцев, считающих, что чай надо пить непременно с молоком, а правильная раковина только та, над которой два, а вовсе не один кран со смесителем, – это поступок.

Во времена молодости «Хоука» Страна Советов тоже, хотя и с опаской, вступила в диалог с Западом. Вот и 21-е «волги» стали делать с правым рулем, несколько штук продали даже в Англии. В 1956 году в Великобританию съездил Хрущев, а в 1959-м с ответным визитом побывал в Москве премьер Макмиллан.

Конечно, от понятия «дружба» всё это было космически далеко. Советско-британские отношения конца 1950-х – начала 1960-х годов очень хорошо описаны в знаменитых шпионских романах Джона Ле Карре, который в те годы служил Ее Величеству под сенью спецслужб. Конечно же, против Восточного блока. Тем не менее в его книгах даже советские шпионы порой имеют человеческое лицо. Да и в целом стрáны были очень далеки от прямого конфликта.

Удивительно, но при всей несхожести политических систем судьбы у марок похожи. Британскую фирму лихорадило еще с конца 1960-х, она меняла хозяев – попала в промышленную группу «Рутс», потом в руки «Крайслера», который сам переживал не лучшие времена, и к 1976 году, подобно многим автомобильным предприятиям Туманного Альбиона, пала жертвой собственного консерватизма. «Волга» прожила еще три с половиной десятилетия, но сошла со сцены примерно по тем же причинам. Правда, с нею это происходило на фоне куда более масштабных катаклизмов, таких, что британцам и не снились.

Сегодня и «хамберы», и «волги» – уважаемые ветераны, живые свидетели той далекой, но яркой эпохи. Ну а в нынешней у среднего класса, опоры наших государств, совсем другие ориентиры и пристрастия. ЗР

Редакция благодарит Мариса Межипуте за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.



НАНОТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ

ПОВЫШАЕТ
до 32.5% компрессию двигателя

УВЕЛИЧИВАЕТ
до 300% пробег автомобиля

СНИЖАЕТ
до 5.3% расход топлива

УМЕНЬШАЕТ
до 15.9% CO
до 7.6% HC
токсичность выхлопа



ПРОСТОЕ ПРИМЕНЕНИЕ, БЫСТРЫЙ РЕЗУЛЬТАТ



Прогреть двигатель. Разогреть состав выше +25 °C, поставив флакон, например, на горячий двигатель. Тщательно встряхнуть флакон и затем внести состав в маслозаливное отверстие двигателя.



Запустить двигатель и обеспечить его работу на холостом ходу 3–5 минут. Ревитализация происходит в течение 1–1,5 тыс. км пробега.

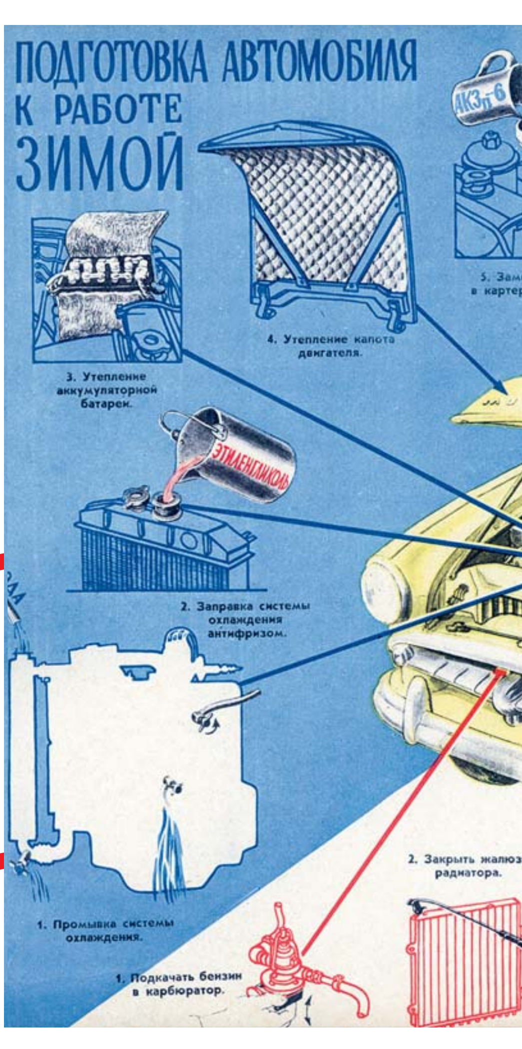
Приведенные данные об улучшении показателей компрессии, снижении расхода топлива и токсичности отработавших газов получены при проведении сертификационных испытаний ревитализанта в TÜV Thüringen Anlagentechnik GmbH & Co. KG.

Дополнительная информация по телефону:
+7 985 776 00 03, +7 919 139 21 06,
+7 911 927 51 00 или на сайте:
www.xado.ru

ЗИМНЯЯ ОЛИМПИАДА

Автомобилистам XXI века трудно представить, сколько ухищрений и специфических навыков требовала от их предков зима полвека назад. Глядя на первый снег и листая старые подшивки, былое вспомнил **Сергей Канунников**. Фото **Александра Кульнева**.



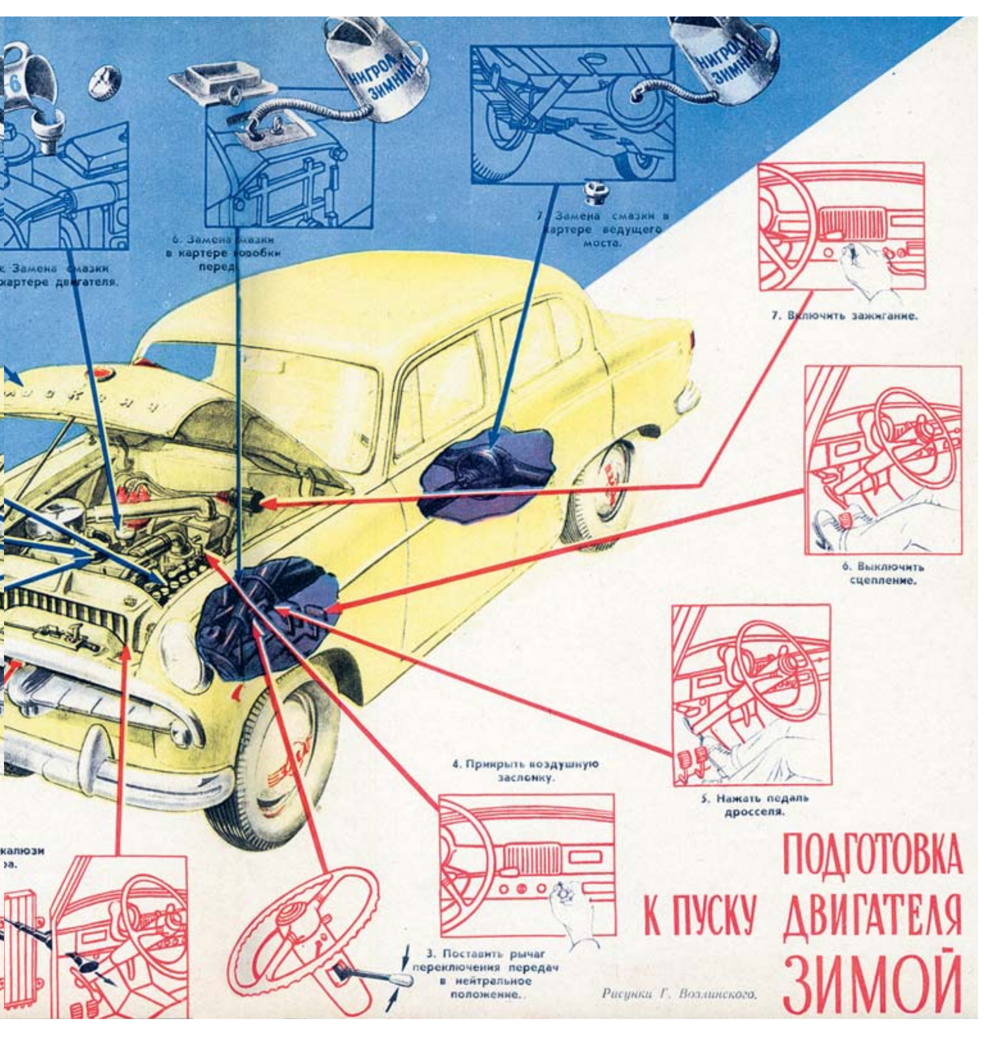




Немногие помнят, что такое «залил свечи». Это значит: придется их вывернуть, отнести домой, прокалить на спасительной газовой плите. Потом – обратно как можно быстрей (меня спасало, что жил на первом этаже) и стремительно ввернуть на место. Если аккумулятор подсел, можно позвать напарника и, усадив его «на ключ», вновь помочь стартеру «кривым» собратом. В крайнем случае найти водителя грузовика, который согласится взять на буксир для пуска с ходу. Только на морозе не всегда легко включить передачу, а задние колеса на снегу не сразу раскручивались – смазка в трансмиссии за ночь безбожно загустевала.

Помню, удалось, сбежав с работы, поехать в автомагазин в Южном порту, где именно в это время, как говаривали тогда, выкинули остродефицитный «Тосол». Гордо вез две пятилитровые канистры в метро, то и дело отвечая на вопросы страждущих: где купил, много ли времени прошло с того момента, как выбросили в продажу?

Радовался: теперь-то жить зимой с моим стареньким «Москвичом-412» будет веселее. Наивная молодость! Ведь «За рулем» предупреждал: «Антифризы обладают большей, чем вода, способностью просачиваться там, где этого меньше всего ждет водитель». Не то слово! Привыкшая за много лет к воде система охлаждения стала сочиться «Тосолом» из всех мыслимых и немыслимых мест. Ценной, как редкое вино, жидкости оставалось все меньше. Зато опыта прибавлялось…





В 1950-е, 1960-е и даже в 1970-е антифриз – большая редкость. Кто-то делал его сам! Иные грели поутру два ведра воды: первое – чтобы пролить насквозь, отогреть и закрыть сливные краники, из второго наполняли систему охлаждения. Если воду на газовой плите согреть как следует, мотор станет чуть теплым еще до пуска.



В сильный мороз невредно прокрутить двигатель несколько раз вручную – немного разогнать масло. Увы, «кривым стартером» еще, возможно, придется воспользоваться.

«Аккумулятор зарядите «до полного», проведите тренировочный цикл «разрядка-зарядка» и доведите плотность электролита в банках до 1,27–1,29». Все это следовало делать еще до первого мороза. Но в любом случае аккумулятор в самые холода носили домой, подзаряжали (часто самодельным устройством), а утром несли к автомобилю теплым.



Самый ответственный момент: дрожащей от холода, напряжения и волнения рукой поворачиваю ключ в положение «старт». Не забыл закрыть воздушную заслонку? (А до этого, еще осенью, следовало тщательно отрегулировать карбюратор, зазор контактов прерывателя, а также между электродами свечей.)

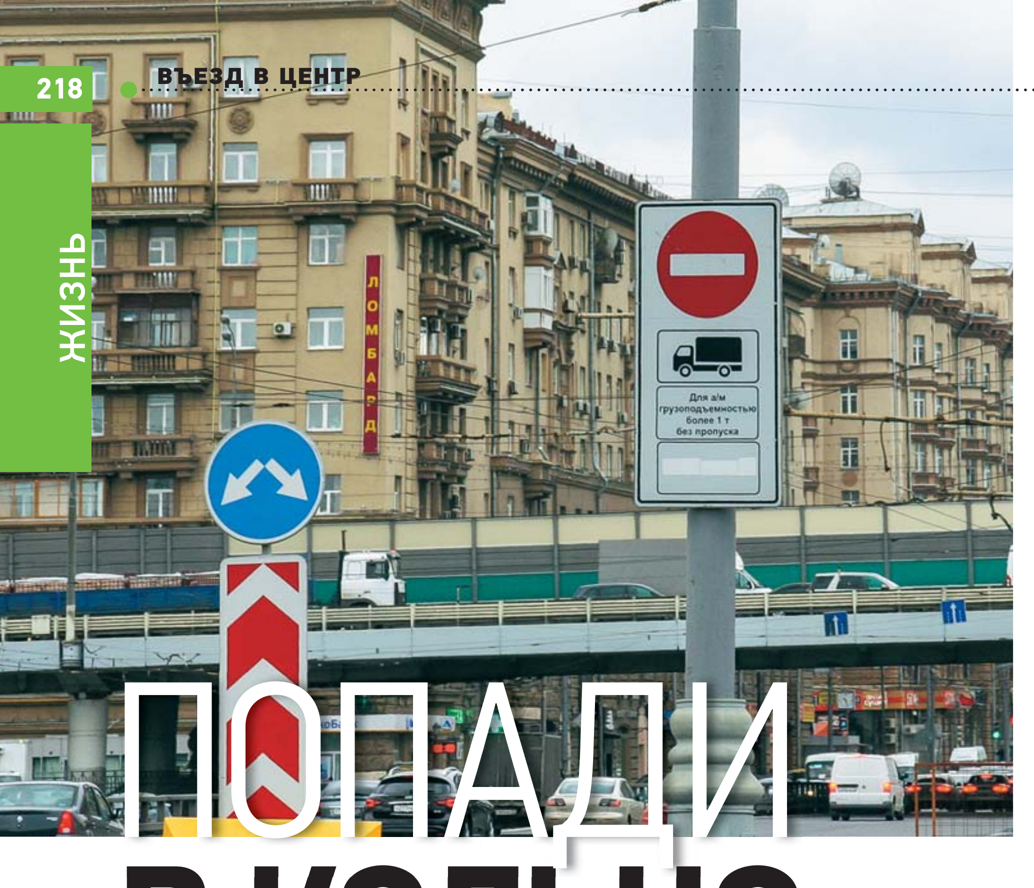




Ура! Прогрев, наконец, оживший двигатель, можно гордо отправляться на работу. Только не забывать, что шины те же, что и летом. Зимние даже в начале 1980-х достать или позволить себе могли далеко не все. Днем надо обязательно выскочить на улицу и хоть немного прогреть мотор. Причем, если в системе вода, не один раз: неровен час, прихватит! Вечером лучше прокатиться несколько лишних километров – подзарядить аккумулятор. Но надежней отнести его домой. И утром начать всё сначала. Зато трудно передать радость и гордость от сознания, что ты настоящий автомобилист – ездишь на машине круглый год! Чувство, словно выиграл зимнюю Олимпиаду.

Что мы делаем сегодня, готовясь ездить зимой? Ставим зимние шины. Если не забудем, зальем в бачок омывателя незамерзайку. Кто-то догадается подгадать ТО к началу осени: все-таки проверят свечи, антифриз, наружный ремень. Самые предусмотрительные вспомнят, сколько лет аккумулятору. По сути, сегодня единственные зимние приспособления на каждый день – скребок да щетка.

А вот «при Советском Союзе» практически каждый год «За рулем» в одном из осенних номеров давал советы тем, кто отважился на зимнюю езду. «Приходу зимы, – писали коллеги в 1966-м, – радуются прежде всего любители лыжного и конькобежного спорта. А автолюбитель веселится зимой лишь в том случае, если удастся быстро запустить двигатель своей машины». Вот мы и вспомнили, как это делалось полвека назад. ЗР



ПОПАДИ В КОЛЬЦО

Транспорту грузоподъемностью свыше 1 тонны власти Москвы запретили въезжать в центр города давно, но теперь наказание за это нарушение выросло. А еще в разряд грузовиков неожиданно попали частные пикапы и фургоны. Как получить заветное разрешение для въезда в центр, выяснял **Сергей Смирнов**.

В ЗАКОНЕ

Правительство Москвы приняло постановление № 379-ПП, которым ограничило въезд грузового транспорта грузоподъемностью более тонны в пределы центральной части города (Третье кольцо и Садовое кольцо). Ограничение действует с семи утра до десяти вечера. Такое право городским властям предоставлено федеральным законодательством – в частности, законом «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ».

Для информирования водителей установлены знаки и транспаранты, которые пусть и не предусмотрены Правилами дорожного движения, но вполне законны. Применение технических средств организации дорожного движения, не предусмотренных действующими стандартами, допускается пунктом 4.6 ГОСТ Р 52289-2004. Главное, чтобы такие знаки были согласованы с федеральным органом управления Госавтоинспекции. По информации из Главного управления ГИБДД по Москве, все необходимые согласования были получены. Таким образом, ограничение движения грузового транспорта является законным. А нарушителям грозит штраф 5000 рублей (часть 7 статьи 12.16 КоАП РФ).

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Нарушителями в этом случае считаются водители грузового транспорта, способного перевозить более 1 тонны. Напомню: тип транспортного средства определяется заводом-изготовителем и никак не связан с категорией, необходимой для управления ТС. Взять, к примеру, популярный пикап «Мазда BT-50». Изготовитель определил этот автомобиль как «бортовой грузовой», при этом машина де-факто часто используется как легковая и конструктивно, за исключением открытого кузова, ничем не отличается от тех же вседорожников, для управления которыми достаточно категории B в правах.

Пропуск можно спрятать в бардачке. Камера считает номер машины, и, если он есть в базе, путь открыт.



Тем не менее въезжать в центр города на таком автомобиле уже нельзя, так как грузоподъемность «Мазды» больше тонны.

Как же определяется эта величина? Тут всё просто. Максимальную массу перевозимого груза легко рассчитать, вычтя из разрешенной максимальной массы автомобиля его массу без нагрузки. У BT-50 грузоподъемность – 1062 кг (полная масса 3030 кг минус 1968 кг снаряженной массы).

Может, оформлять пикап как легковую машину? Однако пикап, если его представить как «грузовой бортовой», проходит таможню в качестве грузовика, что значительно дешевле, – этим и пользуются импортеры. И транспортный налог ниже. Выгода вроде бы налицо, но кто же знал, что в столице введут новые правила, а их нарушителями окажутся владельцы пикапов! Теперь в группу риска попали «Форд-Рейнджер», «Тойота-Тундра», «Фольксваген-Амарок» и многие другие «грузовички»...

Полицейские их не ловят, всё делает техника. Информацию, полученную с камер, обрабатывает компьютер, проверяет по базе грузовых ТС, сравнивает разность между разрешенной максимальной массой и массой без нагрузки. Если результат больше тонны – всё, «письмо счастья» полетело по адресу владельца!

Именно в такую ситуацию попал наш коллега, который несколько лет назад приобрел грузопассажирский фургон «Фиат-Дукато». Ездил себе, перевозил семью и разнообразное снаряжение (завзятый спортсмен, знаете ли), а тут такая незадача: доступ в центр оказался закрыт! Что делать?

ИНДУЛЬГЕНЦИЯ

Есть, оказывается, вполне законный способ не нарушать Правила. Для этого владельцам грузового транспорта необходимо получить разрешение на въезд в центр города. Мы решили пройти весь путь к желанному документу. Для начала я забил

в интернет-поисковике заветную фразу: «Пропуск в центр Москвы на грузовик». И получил огромный список фирм, оказывающих подобные услуги. Сроки оформления минимальные, цена услуги немаленькая. За 30–40 тысяч мне были готовы оформить пропуск в центр города за день-два. При этом никого не смутило, что пропуск я хочу получить на грузопассажирский фургон, а собственник автомобиля прописан в спальном районе.

Платить такие деньги за удовольствие ездить по центру вовсе не хотелось. Ведь по закону разрешение оформляется бесплатно, главное – представить достаточные основания. Вдобавок где гарантия, что пропуск окажется настоящим, а не липой? С кого спрашивать?

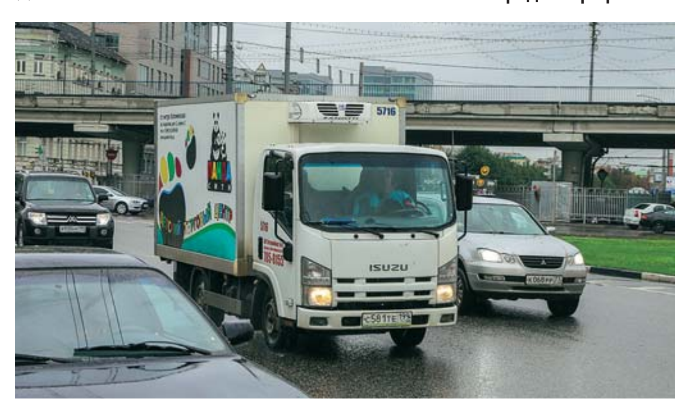
Информация о том, кто, где и как может получить пропуск, есть на сайте Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (www.dt.mos.ru).

Служба «одного окна», куда надо сдать заявление, работает на улице Вавилова. Надо указать, какой пропуск нужен (разовый или годовой) и почему. Например, я попросил оформить пропуск на грузопассажирский фургон (грузоподъемность 1,2 т) «Фиат-Дукато» на год. Написал от имени хозяина, что автомобиль единственный в семье, на нем приходится ездить из дома на службу и обратно. К заявлению приложил документы на машину и справку с места работы. Ею генеральный директор издательства подтвердил, что владелец действительно работает в редакции и предусмотрена специальная стоянка во дворе.

Через месяц пропуск был готов. Не быстро, зато вполне легально и бесплатно! Теперь коллега может беспрепятственно в любое время колесить по центру столицы (хотя удовольствия от этого, честно говоря, всё меньше). Камеры автоматической фиксации штраф не выпишут – ведь данные автомобиля с пропуском внесены в единую базу Госавтоинспекции. Въезд свободен! ЗР

ПРО ДЕНЬГИ

Въезд грузового автотранспорта грузоподъемностью более 1 тонны в пределы Садового кольца и Третьего транспортного кольца с 7:00 до 22:00 ограничен (постановление Правительства Москвы 379-ПП (в редакции 14.02.2013 года). За июль 2013 года сотрудники ГИБДД ГУ МВД России по Москве привлекли к административной ответственности за это нарушение более 7 тыс. водителей грузового транспорта. Бюджет столицы пополнился на 35 млн рублей.



Будьте внимательны: впереди штраф!



МАКСИМ ЛИКСУТОВ: В МОСКВЕ НА ДОРОГАХ 600 ТЫСЯЧ ЛИШНИХ ЛЮДЕЙ

С заместителем мэра Москвы, руководителем столичного департамента транспорта о проблемах крупнейшего города России и о том, как и когда они решатся, беседовали **Игорь Моржаретто** и **Антон Чуйкин**.

ПОЛОСЫ И СТРЕЛКИ

Стала привычной цифра: Москве не хватает 400 км дорог. Можно ли их построить в обозримом будущем?

– Мы строим новые дороги и будем строить. Но в первую очередь занимаемся реконструкцией существующих магистралей. Задача – за два-два с половиной года расшить по возможности все узкие места. Очень трудно в центре, ведь тут не построишь многоярусные дороги и развязки. За счет бульваров и тротуаров тоже расширяться не будем. Надо в каждом случае искать баланс между интересами жителей и автомобилистов, а баланс этот очень тонкий. Конечно же, при любой реконструкции мы думаем о создании выделенной полосы для общественного транспорта. Желательно в дополнение к существующим полосам.

Поначалу вы просто отбирали их у автомобилистов. И они очень широкие! Может, имеет смысл сузить полосы? Изначально они гораздо шире европейских...

– Наука говорит, что сужение полос автоматически ведет к снижению скорости потока, в результате уменьшается пропускная способность. Мы расспрашивали экспертов из Европы о том, как у них принимаются решения о выделении полос. В Берлине замеряют среднюю скорость автобусов. Если она меньше 20 км/ч, это повод для выделения специальной полосы. Аналогично в Лондоне, Париже. Аргумент простой: по этой полосе поедет больше людей, чем в автомобилях рядом. Кстати, у них по выделенке следуют и такси, – и у нас тоже с сентября поехали.

Отделять эту полосу от остальных не планируете? В Париже это делают с помощью бордюра или столбиков…

– Такой эксперимент был, но решили от этой идеи отказаться. Зимой регулярно случаются снегопады, а барьеры помешают уборке снега. Представляете – этакий бруствер между рядами! Мы думаем, как лучше выделить полосы, но пока решения нет. Зато больше средств выделяем на закупку комплексов видеофиксации, установку знаков, которые предупреждают: впереди выделенная полоса. Стараемся делать разметку так, чтобы сразу было понятно, где можно выезжать на полосу, а где за это получите «письмо счастья». Сознательно поместили в открытом доступе все места расположения видеокамер: наша цель – не штрафовать, а чтобы нарушений стало меньше.

А как вы относитесь к разрешению поворачивать направо под красный?

– По этому поводу совещались с ГИБДД и решили до конца года провести такой эксперимент на нескольких перекрестках. На светофорах закрепили табличку с нарисованной зеленой стрелкой. Пока, могу сказать, не заметили существенных изменений. Скорость потока не увеличилась, но и аварийность в этих местах не выросла.

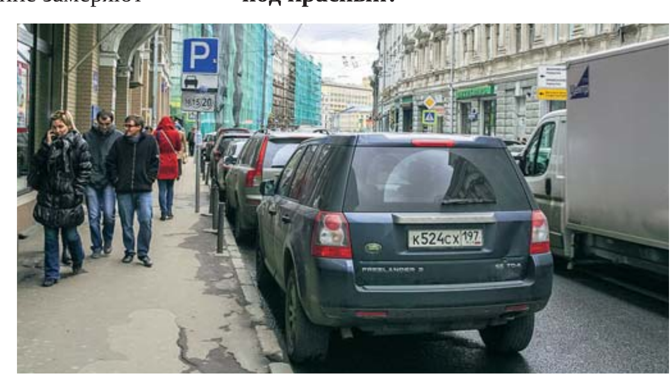
Может, не надо вносить разброд: здесь такие правила, а где-то другие? Не так-то дорого сделать постоянно горящую светодиодную стрелку...

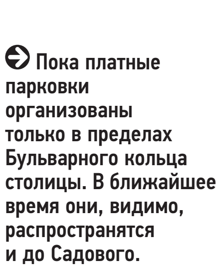
– Я с вами согласен. Светофор стоит 10 тыс. рублей, и дополнительная стрелка не будет обузой для бюджета. Подумаем. Тем более что итоги эксперимента пока не подведены.

МОЖНО ЛИ ИЗБАВИТЬСЯ ОТ ПРОБОК?

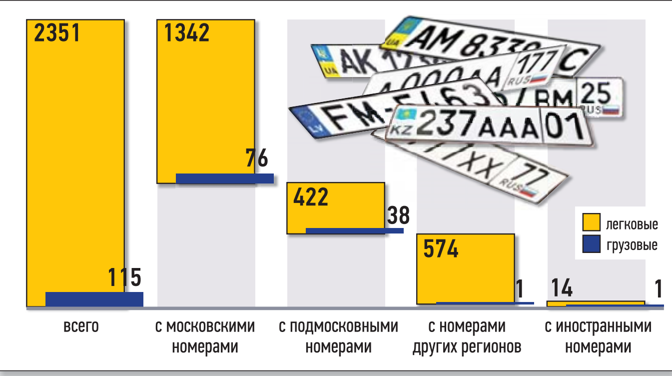
– Мы регулярно мониторим транспорт и понимаем, сколько в городе машин и каких, как и где они перемещаются, где поток рождается, где он стопорится, куда и зачем едут люди… Возьмем рабочий день в конце сентября: мы знаем, что на улицы выезжает 2,8 млн «уникальных» машин. Так они названы потому, что система комплексов видеофиксации, размещенных по всему городу, фиксирует номер машины всего один раз. Может, человек сделал несколько поездок, но его машину опознали как одну. Так вот когда на улицах Москвы 2,7–2,9 млн машин, это создает пробки на 8-9 баллов. Подобная ситуация типична для конца рабочего дня в четверг, в сентябре – декабре.

Для сравнения возьмем начало августа, когда в любой конец города из центра можно доехать за полчаса. В это время на улицах примерно 2,3 млн машин. То есть разница между тем, едет город или стоит, всего 500 тыс. машин! Эти полмиллиона – лишние для города. А если учесть,




Пока платные парковки организованы только в пределах Бульварного кольца столицы. В ближайшее время они, видимо, распространятся и до Садового.

Какие автомобили едут по Москве в обычный будний день (август 2013 года, тыс. шт.)

Теперь выделенные полосы для общественного транспорта открыты для таксистов. Но пытаются заехать и другие.

что у нас в одной машине в среднем 1,2 человека, выходит, речь идет о «лишних» 600 тыс. человек. И если они пересядут на общественный транспорт, то по городу можно будет ехать.

ВСЕ В АВТОБУС!

Метро и без того перегружено, куда еще столько людей посадить?

– Метро каждый день перевозит 8,5 млн человек, еще 4,5 млн – наземный транспорт, итого 13 млн. Прибавка в 600 тыс. пассажиров – это не так уж много, тем более что метро сейчас развивается, строится. Мы изучили график работы метрополитена, – представьте, он основан на схемах еще советских времен! Например, тогда час пик был действительно часом – один с 8 до 9 утра, другой с 6 до 7 вечера. А сейчас утренний растянут с 7 до 11. И мы так изменили график, чтобы в периоды пиковых нагрузок поезда ходили чуть чаще. Это первое. Сеть наземного транспорта тоже решили приспособить к современным реалиям. Ведь системно эта сеть последний раз менялась к Олимпиаде 1980 года! Потом ее только корректировали. Открылась, скажем, новая школа – маршрут чуть поменяли. Постепенно имеющиеся пробелы заполнили частники. Они выбирали самые выгодные маршруты, где можно заработать больше денег. Возникла бешеная конкуренция, и потерялась логика строения сети.

Мы пригласили английскую компанию, которая рассчитывала маршрутные сети у себя на родине, в Канаде, Израиле. Поставили задачу: от любого места до остановки общественного транспорта должно быть не более 10–12 минут ходьбы. А чтобы новая сеть четко работала, поменяли билетную систему: объединили в одном


С началом осени в Москву вернулись пробки, 7–8 баллов – норма для часов пик. Бывает и хуже...

билете метро и наземный транспорт, а также электрички в черте города.

Пассажиру в такой системе не нужно знать расписание маршрута, он должен быть уверен в неизменности интервалов. Один автобус уехал – ничего страшного, через 10 минут придет следующий. А в час пик – через 3 минуты. И тогда появится ощущение комфорта. При этом город будет платить компании-перевозчику за километр маршрута.

– Поясните, пожалуйста.

– Собираемся изменить управление транспортом. Изучив опыт крупнейших городов мира, мы поняли: надо вводить оплату транспортной работы. То есть разрабатываем маршрутную сеть, нанимаем исполнителей и ставим задачу: с интервалом 5 минут по такому-то маршруту должны ездить такие-то автобусы. Деньги, которые заплатят пассажиры, получает город, а тот оплатит перевозчику каждый километр, который автобус проехал по маршруту. По такому принципу в Лондоне работает пять компаний, у всех новые красные автобусы и единые билеты.

Мы подсчитаем, сколько стоит 1 км на автобусе Мосавтотранса, а потом, исходя из этой стоимости, предложим частным компаниям контракт на семь лет (это средний срок службы машины). Кто предложит лучшие условия, с тем и подпишем договор. Все автобусы покрасим в один цвет, и пассажирам не будет дела, какой компании он принадлежит: везде единый билет, льготы…

И когда это начнется?

– Уже началось. В качестве эксперимента так работают автобусы на 22-м маршруте. Конкурс выиграл «Автолайн», с ним заключили контракт на пять лет. Эта компания купила автобусы, покрасила в нужный цвет, поставила валидаторы. Теперь все маршруты, где контракты заканчиваются, будем выставлять на конкурсы по подобным правилам.

Когда на автобусных остановках появятся обещанные электронные табло с информацией о прибытии автобуса?

– До конца этого года – на 600 остановках.

Как договоритесь с областью? Ведь многие маршруты начинаются там...

– Мы уже ведем переговоры и понимаем, что нужны единые билеты и расписание. Перевозки между областью и Москвой должны дополнять городскую систему. Думаю, скоро придем к общим решениям.

Я ВОДИТЕЛЕМ ПОЙДУ...

С ноября водители-иностранцы должны сдавать на российские права, чтобы работать в столице. Успеете?

– Всего в системе Мосгортранса работает 15 тыс. водителей, из которых только 3 тыс. – иностранцы. С вступлением в силу новых правил, уверен, проблем не будет. Мы организовали обучение, и работники по графику, согласованному с ГИБДД, сдают экзамены. С теми, кто не сумеет их сдать, будем прощаться. Для нас это дополнительная проверка навыков и знаний наших водителей.

А почему приходится нанимать иностранцев? Мало платите?

– Я так не считаю. Сейчас водитель автобуса получает на руки около 55 тыс. рублей. С 2014 года еще немного повысим. Плюс социальный пакет. Но москвичей среди водителей мало – примерно треть. Большая часть – россияне, но не жители столицы. Увы.

Проблему бомбил решили? Их по улицам моталось тысяч двадцать…

– Не скажу, что решили окончательно. Но только в этом году больше 2,5 тыс. таких автомобилей отправили на штрафстоянку. Сравните: за предыдущие шесть лет задержали всего полтысячи. Если у человека нет разрешения, автомобиль отправляется под арест на срок до двух месяцев. Напротив, водители легальных такси получили массу преференций: они могут ездить по выделенным полосам, парковаться на специальных стоянках… Все это должно сыграть свою роль, ведь теперь быть легальным просто выгоднее.
В городе растет число пешеходных зон, и услуги такси должны быть доступными. Организуем новые стоянки в зонах платной парковки. Это хорошая альтернатива, чтобы не ехать в театр, кино, музей на личном автомобиле.

Собираетесь упорядочить тарифы?

– Мы намерены в будущем ввести единый потолок для расценок такси. Ниже – пожалуйста, выше – нельзя. Рынок при этом остается, но мы можем посчитать разумный тариф, исходя из стоимости машины, дополнительных устройств, сервиса и топлива, зарплаты водителя. Если хочешь установить расценки выше, тогда это не такси, а лимузин. Может, уровень сервиса у тебя и выше, но передвигайся не по выделенным полосам.

Появится ли единый телефонный номер для вызова такси?

– Было такое предложение, но взволновались таксисты. Решили, наверное, что мы хотим создать какую-то монополию, заберем себе диспетчерские функции… Сейчас планируем создать единую службу обратной связи, куда может позвонить, например, пассажир, который забыл сумку или хочет пожаловаться на плохое обслуживание. Такой телефон до конца года заработает.

КОГДА ГОРОД ПОЕДЕТ?

К вам приезжают перенимать опыт из других российских городов, где схожие проблемы?

– Мы приглашали экспертов, специалистов по организации движения со всего мира, сами ездили, изучали передовой опыт. Но из российских городов к нам специально пока не приезжали, хотя обращения, письма с пожеланием изучить наш опыт уже приходят. Мы не считаем, что сделали что-то выдающееся – такое, чтобы наш опыт изучали. Сами еще в начале пути, быстрых успехов тут не бывает. Предстоит доказать, что общественный транспорт способен предложить качественное обслуживание, ездить быстро и регулярно. Но это произойдет не сразу.

А все-таки – когда мы поедем в декабре свободно, словно в августе?

– Через два года, надеюсь, ситуация начнет меняться. Но давить мы не будем. Плюс, не забывайте, в конце 2015 года в Москве заработает еще одна артерия, связанная с другими видами транспорта, – Малое кольцо Московской железной дороги. Тогда ситуация заметно улучшится. ЗР

Реклама

Номер один в торможении на снегу*

Шина Goodyear UltraGrip Ice Arctic — победитель теста 2013 в торможении на снегу*









MADE TO FEEL GOOD[1]

www.goodyear.ru

*В соответствии с публикацией в издании «За рулем», № 10/2013, шина Goodyear UltraGrip Ice Arctic заняла первое место в категориях «Торможение на снегу» и «Проходимость в глубоком снегу».

**В соответствии с публикацией в издании «Авторевю», № 19/2012, шина Goodyear UltraGrip Ice Arctic заняла первое место в тестах зимних шин, наряду с шинами Continental ContiIceContact и Nokian Hakkapellita 7.

***По результатам теста Test World Ltd. в январе 2012 года: размер шин – 205/55R16 94T; автомобиль – Audi A3; место проведения – Ивало, Финляндия; номер отчета: TW-TT11-MT224a.

[1]Движение в удовольствие.



ОПИУМ ДЛЯ НАРОДА

Покупка автомобиля в кредит давно стала привычной. Предложениями банков и процентными ставками заинтересовалась **Мария Бойко**.

Оплатив из своего кармана нелегкие уроки школы кредитования, я уж точно нашла бы что сказать на эту тему. Однако меня попросили написать объективный обзор банковских предложений, а эмоции оставить при себе. Попробую.

СКАЗОК НЕ БЫВАЕТ

Если уж вы решили приобретать автомобиль в кредит, для начала обратите внимание на предложения того банка, услугами которого уже пользуетесь. Скорее всего, у вас есть несколько пластиковых карточек – зарплатная, личная дебетовая или кредитная.

Для постоянных клиентов банки готовы сделать «скидку»: снизят ставку (скажем, на полпроцента), ограничатся минимальным пакетом документов, а некоторые даже пришлют менеджера к вам домой или в офис.

Пожалуй, самый распространенный вид автокредита – предложение на покупку новой машины (как иностранной, так и отечественной): с минимальным первоначальным взносом от 10%, на срок около 3 лет. Интернет пестрит баннерами с обещанием выдать деньги под «всего лишь» 9,9%. Однако выгодой для клиента здесь и не пахнет. Так нередко маскируют кредит в долларах или евро, к самому займу могут приплюсовать немалую комиссию за рассмотрение заявки, выдачу или обслуживание либо навязать полное каско или страхование жизни заемщика на весь срок кредитования. Причем страховую компанию порекомендуют из числа «дружественных» банку.

Брать кредит в иностранной валюте могут только очень смелые или крайне осведомленные люди. Обычный же потребитель не в состоянии спрогнозировать колебания курсов доллара и евро, так что лучше не рисковать. Конечно, может случиться, что за время выплат ценность иностранных денег в нашей стране снизится, но чаще получается наоборот.

В общем, решили брать кредит в рублях – ориентируйтесь на ставку в районе 15%, так оно в итоге и выходит.

ДЕНЕГ НЕТ

С появлением кредитов жизнь человека в какой-то степени стала легче. Однако условия, которые выдвигали банки, многих не устраивали – хотелось «быстрее, выше, сильнее». И довольно скоро на рынке появились специальные кредиты.

- **Экспресс-кредит**
  Предложение для торопыг: заявку рассмотрят за пару часов. Однако

Топ-5 предложений по автокредитам*

Банк, кредит	Процентная ставка	Особенности	Требования к заемщику
ГАЗПРОМБАНК Газпромбанк, «Госпрограмма Kia и Hyundai»	5,5–6,8%	**на автомобили «Киа» и «Хёндэ», до 3 лет, в рублях, сумма кредита 90 000–637 500 рублей**, минимальный первоначальный взнос 15%, необходимо страхование, процентная ставка зависит от первоначального взноса	20–65 лет, женщинам – до 60 лет на момент погашения кредита; документы – справки 2-НДФЛ и от работодателя, другие документы о финансовом состоянии; стаж работы на последнем месте не менее 3 месяцев, общий трудовой стаж от 1 года
Cetelem BNP PARIBAS Cetelem Сетелем Банк, «Госпрограмма Классика»	5,9–10%	**на новые автомобили иностранных и отечественных марок, 1–3 года, в рублях, сумма кредита 100 000–637 500 рублей**, минимальный первоначальный взнос 15%, необходимо страхование, процентная ставка зависит от первоначального взноса, срока кредита и модели автомобиля	22–65 лет; документы – справки 2-НДФЛ и от работодателя; постоянная регистрация по месту получения кредита
Райффайзен БАНК Райффайзенбанк, «Госпрограмма Mitsubishi»	6,4–9,5%	**на автомобили «Мицубиси», 1–3 года, в рублях, сумма кредита до 637 000 рублей**, минимальный первоначальный взнос 15%, необходимо страхование	21–65 лет на момент погашения кредита; документы – справки о доходах, копия трудовой книжки, заверенная работодателем, в случае учета дохода супруга(и) требуется договор поручительства; стаж на последнем месте работы не менее 4 месяцев
БАНК АВБ Банк АВБ, «Госпрограмма для пенсионеров»	6,5–9%	**на новые автомобили иностранных и отечественных марок, от 1 месяца до 3 лет,** в рублях, минимальный первоначальный взнос 15%, необходимо страхование, процентная ставка зависит от срока кредита и первоначального взноса; при отказе от продления страхового полиса каско – 14,5% годовых	21–65 лет на момент погашения кредита; документы – справка 2-НДФЛ, справка по форме банка; постоянная регистрация по месту получения кредита; стаж на последнем месте работы не менее 6 месяцев, общий трудовой стаж от 1 года
TATFONDBANK Татфондбанк, «За полцены, Госпрограмма»	6,5–10,5%	**на новые автомобили иностранных и отечественных марок, до 3 лет, в рублях, сумма кредита 60 000–637 000 рублей**, минимальный первоначальный взнос – 50%, необходимо страхование; в случае несвоевременного предоставления полиса каско ставка повышается на 3 пункта	21–60 лет на дату подачи документов; документы – справка 2-НДФЛ, другие документы о финансовом состоянии и справка по форме банка; стаж на последнем месте работы не менее 3 месяцев, общий трудовой стаж от 1 года

**По данным сайта Banki.ru.*

так просто купить любую машину не получится. Во-первых, у таких кредитов размер первоначального взноса минимум 20%. Во-вторых, сумма, которую банк готов почти молниеносно выдать в чужие руки, как правило, ограничена миллионом рублей. Ну и самое главное – процентная ставка от 17 до 19%. Если же вы не оформите каско, то этот показатель взлетит до 19–25%.

Самое интересное, что сейчас срок рассмотрения заявки на обычный автомобильный кредит – всего пара дней. Вот и подумайте, стоит ли эта быстрота таких переплат? Может, лучше подождать?

- **Без первоначального взноса**

Как раз тот случай, когда нельзя, но очень хочется: нет у человека денег, тем не менее он все-таки собрался купить машину. Скорее всего, сумма кредита будет ограничена. Но и это не беда – страшны проценты. Чем больше документов вы представите, чем охотнее согласитесь страховать машину по каско, тем ниже будет ставка. Но средняя температура по больнице – от 15 до 25% годовых.

И еще необходимо помнить, что кредиты без первоначального взноса не снимают с вас обязательства иметь на руках определенную сумму. Она пойдет на оплату ОСАГО, полиса каско и услуг банка. Причем, невзирая на все ваши хлопоты, банк может отказать: уж очень не любят там ссужать деньги без залога, хотя бы минимального.

- **Без справок**

Особенность автокредитования заключается в том, что в случае непредвиденных обстоятельств в залоге у банка остается машина. А значит, пакет документов и справка о доходах 2-НДФЛ, поручители и первоначальный взнос не особенно-то ему нужны. Другой вопрос, что всё вышеперечисленное помогает заемщику сформировать положительный образ и, как следствие, рассчитывать на гуманную процентную ставку.

Но случается, что необходимых справок претенденту не собрать: нет времени или он по каким-то причинам официально не трудоустроен. В таком случае некоторые банки кредитуют лишь по двум документам – паспорту и, например, правам.

Однако сумма кредита будет ограничена, первоначальный взнос довольно большой, а процентная ставка – от 15,5%. Если же не наскребете на первоначальный взнос, то годовые стартуют с отметки 20%.

- **На подержанный автомобиль**

Еще несколько лет назад купить машину с пробегом, воспользовавшись банковской ссудой, было практически невозможно, – приходилось брать потребительский кредит, а у него процентные ставки несколько выше. Сейчас такую возможность предлагают многие банки, обычно с условием, чтобы клиенты приобретали бэушные машины в салонах или через «трейд-ин». Но некоторые, хоть и не очень охотно, кредитуют также сделки с частными лицами. Две главные отличительные черты этого кредита – ограничение возраста автомобиля и страхование каско. Как правило, машины не должны быть старше 3–5 лет на момент заключения сделки и 8–12 лет к моменту завершения выплат.

Что касается каско: банк, выдавая кредит под залог движимого имущества, хочет это самое имущество максимально обезопасить; такую возможность он видит в расширенном страховании. Для потребителя же это лишний повод задуматься, нужен ли

ему вообще кредит: ведь чем старше автомобиль, тем дороже полис каско. Да и от ежемесячных походов в банк никто не избавит.

В ОДНОМ МЕСТЕ

Среди самых приятных предложений – кредиты от банков, подконтрольных производителям автомобилей. Им надо продать как можно больше машин, поэтому тут всегда пойдут навстречу: и заявку рассмотрят быстро, и ставка будет небольшая. Последнее удается благодаря субсидиям от производителя. Как замечают аналитики рынка, зачастую именно эти карманные банки устанавливают минимальные по рынку ставки.

Так, например, «Тойота» просит от 9,9 до 16,5% годовых, причем наибольшая цифра относится к кредиту на 5 лет. При этом в регионах ставки ниже, чем в Москве, – около 6%. У БМВ и «Мерседеса» цифры те же, но есть и специальные предложения со ставкой 5,9%. «Фольксваген» просит от 11,4 до 14%, но тоже продает некоторые автомобили на особых (под 7,9% годовых) условиях. У «Ниссана» нижний порог 7,9%, верхний, для очень длительных кредитов, – 14,9%. И опять-таки есть акции, в рамках которой годовые – всего лишь 4,9%. Но, когда пройдет эйфория, вчитайтесь в строчки договора, набранные мелким шрифтом. Помимо привычных справок с места работы и первоначального взноса некоторые компании дополнительно взимают комиссию: она хоть и единовременная, но немаленькая.

Кроме карманных банков у многих автомобильных фирм есть полноценные банки-партнеры, чьи процентные ставки немного выше, но все же довольно гуманные.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЛЬГОТА

Минувшим летом вступила в силу новая госпрограмма льготного кредитования. Она распространяется на автомобили российских и иностранных производителей (более 50 моделей), собранные на территории Российской Федерации. Программа охватывает машины стоимостью до 750 000 рублей.

Ставки снижены благодаря тому, что часть кредита компенсирует государство. Если в среднем процентная ставка крутится около 15%, то по льготной программе она снижается до 6–12%. Кроме того, по сравнению с прошлой программой уменьшен первоначальный взнос – теперь до 15% стоимости машины. В общем, сейчас это одно из самых разумных предложений.

Но имейте в виду: программа в следующем году закончится. Впрочем, торопить вас с кредитом не хотим. Лучше еще раз крепко подумать. ЗР

СМЕРТЕЛЬНЫЕ ОБЪЯТИЯ

Люди занимают деньги под чудовищные проценты – зачем? Ответ есть у **Игоря Моржаретто**.

⍟ Ольга К. из Омска познакомилась с Александром, и вскоре он переехал жить к ней. Была у парня мечта – «Лексус-RX», но денег не хватало. Тогда он попросил женщину оформить на себя кредит (Александр был гражданином Молдовы). Он внес 30% стоимости, а остальное пообещал Ольге выплачивать помесячно, чтобы она гасила кредит. После чего исчез в неизвестном направлении – видимо, вернулся в родной Кишинев. На «Лексусе». А кредит (почти 2 млн руб.) оставил на память Ольге. Сейчас она пытается через суд доказать, что машину у нее угнали, но пока ни полиция, ни страховая компания этот случай угоном не признали. Поэтому немаленькие проценты (около 60 тыс. руб. в месяц) приходится платить. Ей еще повезло, что долг недавно реструктуризировали. Нет, не простили, а уменьшили ежемесячный взнос. Но срок платежа при этом, понятное дело, удлинился. ⍟

Деньги нынче предлагают и солидные банки, и ломбарды, и даже какие-то странные экспресс-агентства, которые обещают «до 500 тыс. руб. в долг за 15 минут без поручителей». Сограждане с легкостью верят обещаниям и с радостью влезают в кредитную авантюру.

По данным Национального бюро кредитных историй, объем кредитов населения за последние два года почти удвоился – до 8,8 трлн руб. (цифры на июль 2013 года). Сейчас в банковских портфелях, по данным ЦБ, 426,6 млрд руб. проблемных розничных кредитов – таковыми считаются ссуды, платежи по которым просрочены на 90 дней и более. В период с января по май их объем вырос на 92 млрд руб. Для сравнения: за весь прошлый год – на 50 млрд руб. Всего в стране с невыплаченными долгами живет 34 млн человек, а это 45% экономически активного населения страны. Людей, еще ни разу не бравших кредит, в России осталось мало. По данным Центробанка, 66 млн россиян хотя бы один раз брали в долг у финорганизации. В некоторых регионах доля экономически активного населения, получившего кредиты, близка к 100%. В «зоне риска» – Башкортостан, Кемеровская, Челябинская, Свердловская области, Хабаровский край.

Сегодня уже можно говорить о новой болезни – кредитомании, и эта зависимость не лучше героиновой. Новые престижные вещи – весьма сильные наркотики, а чтобы их купить, нужны деньги, деньги, деньги… Зачем, к примеру, понадобился 23-летней Наташе, недавней выпускнице университета, престижный кроссовер БМВ-X1? Она всего год как устроилась на работу и похвастаться высокими доходами не могла: вместе с нерегулярными премиями получалось около 40 тыс. руб. в месяц. Скопить удалось лишь на первоначальный взнос в 15%, но дальше ей в течение трех лет придется выплачивать ежемесячно по 30 тыс. руб. Вообще-то надо еще на что-то жить и заправлять модный автомобиль. На вопрос: «Разве нельзя было найти подешевле?» – последовал неотразимый ответ: «Этот очень понравился».

В кредит сегодня покупают почти половину новых автомобилей, и до конца года, по прогнозам, эта цифра еще вырастет в связи с появлением государственной программы льготного кредитования. Размер выплат в этом случае, как обещают, снизится до 11–12% годовых. В среднем. Это в Европе сейчас кредит на покупку авто не превышает 2–3% годовых, а для Америки нулевая ставка давно стала нормой.

У нас же до недавнего времени при покупке автомобиля с 30-процентным первоначальным взносом приходилось отдавать 15–16% годовых, и многие были уверены, что это нормально. А другие и вовсе радостно брали машину без первоначального взноса, и тогда годовые взлетали до заоблачных 60–70%. Лично знаю людей, которым после многолетних разорительных выплат машина обходилась практически в две цены.

У банков существуют свои правила. Если обратился одинокий человек, то ежемесячная выплата не должна превышать 50% его официальных доходов. Если заемщик семейный, то выплаты не могут быть больше 30% дохода основного кормильца. Только банки не спешат осведомить об этом каждого просителя кредита. Ведь для них потребительский кредит – источник хорошего дохода.

С этого года в пяти регионах школьников будут учить разбираться в потребительских кредитах и рассчитывать семейный бюджет. Если эксперимент признают успешным, «финансовую грамотность» планируют внедрить во всех школах страны в виде факультатива. Только когда это даст результат? А сегодня, по данным Центробанка, более 20% доходов населения уходит на оплату кредитных долгов. ЗР

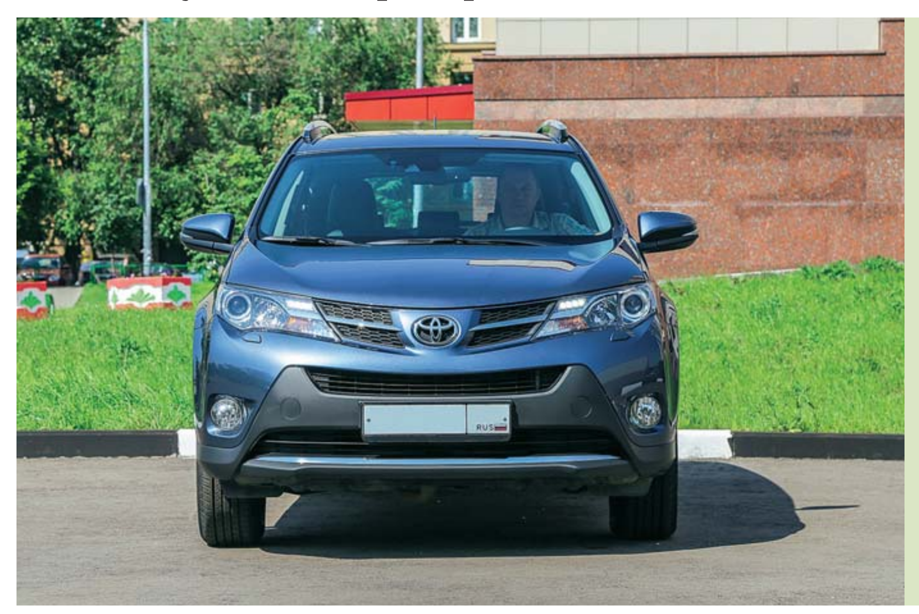
ТОРГУЙТЕСЬ, СКИДКА БУДЕТ

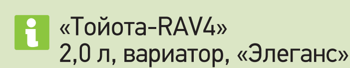
Вы думаете, цена на новый автомобиль, даже сверхпопулярный, в автосалоне зафиксирована раз и навсегда? Варианты возможны, убежден **Игорь Теременко**.

Продолжая рейды по дилерским центрам, в этот раз мы отправились искать в Москве популярные кроссоверы – «Тойоту-RAV4», «Субару-Форестер» и «Хонду CR-V».

Задача прежняя: купить автомобиль не только в нужной комплектации, но и со скидкой. Подарки и приятные мелочи приветствуются.

Победителей определяли так: чем больше скидка, тем лучше дилер. Прочие показатели качества обслуживания клиентов свели в таблицу.





«Тойота-RAV4» 2,0 л, вариатор, «Элеганс»

КОМПЛЕКТАЦИЯ

- Центральный замок с ДУ и бесключевым доступом
- Пуск двигателя с кнопки
- 17-дюймовые литые диски
- Усилитель рулевого управления
- Регулировка руля по вылету и высоте
- Подогрев передних сидений
- Кожаная обивка сидений
- Раздельный климат-контроль
- Передние и задние электростеклоподъемники
- Противотуманные фары
- Аудиосистема: CD/MP3/USB/AUX/«блютус»/ 6 динамиков
- Комплект систем безопасности
- 6 подушек безопасности
- Коленная подушка водителя
- Боковые зеркала с функцией складывания и обогревом

ЦЕНА НА САЙТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ:
1 355 000 руб.



«Тойота Центр Измайлово»

Московская обл., Балашихинский р-он, ш. Энтузиастов, д. 2

Несмотря на реконструкцию основного здания, торговля шла полным ходом. Временное пристанище выставочных автомобилей организовали в палатке. Внутри нас ждала озябшая от холода девушка-менеджер. Она предложила на выбор три экземпляра разных оттенков. О скидках не было и речи – товар, мол, не залеживается. Но только мы двинулись к выходу, продавец, не желая упускать клиентов, тут же пообещала дисконт в 20 000 руб. и предложила разыграть подарок номиналом 15 000 руб. Едва удержавшись от соблазна, мы продолжили свой обход. Однако не прошло и часа, как нам позвонила продавец и пообещала сбавить еще 20 тысяч, если мы купим автомобиль сегодня. Не может быть!

Скидка – 40 000 руб. и подарок на 15 000 руб.



«Тойота Центр Лосиный Остров»

95-й км МКАД

Персонал этого заведения ценит себя высоко – на всякого клиента не разменивается. Наши попытки стащить менеджера с насиженного места и заставить его продемонстрировать автомобиль не увенчались успехом. Вальяжно покачиваясь в мягком кресле, он заявил, что товар ходовой и расписан почти на два месяца вперед. По всей видимости, от покупателей отбоя нет. В утешение нам предложили приготовить предоплату в 15 000 рублей и заключить договор. А там, глядишь, через месяц-другой сделают одолжение и продадут авто. Выслушав все это, про скидки мы даже не заикнулись.

Скидка – 0 руб.



«Тойота Центр Каширский»

26-й км МКАД, вл. 5

Менеджер, человек серьезный, на наши уговоры снизить цену не поддавался. Марка, мол, популярная, машины не застаиваются. Мы с коллегой, переглянувшись, как бы невзначай заговорили, что за автомобилем все-таки лучше двинуться в Измайлово: мол, там условия намного лучше, скидки дают и с подарками не жмутся. Уловка сработала! Продавец мгновенно перешел к конструктивному диалогу. Для начала нам предложили назвать свою цену. Вот это по-мужски! Размениваться на мелочи мы не стали – попросили скинуть минимум 60 000 руб., иначе уйдем к конкурентам. К нашему удивлению, продавец дал добро и предложил на выбор три машины разных цветов. Фантастика!

Скидка – 60 000 руб.

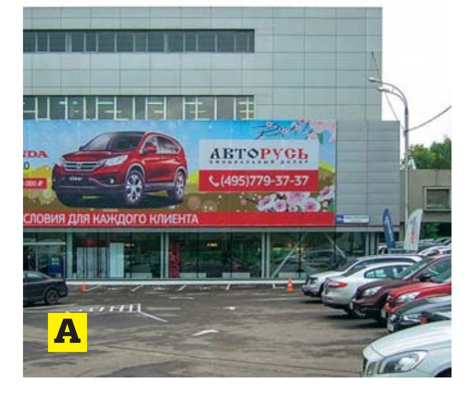


«Хонда CR-V»
2,0 л, автомат, «Лайфстайл»

КОМПЛЕКТАЦИЯ
- Центральный замок с ДУ
- 18-дюймовые литые диски
- Регулировка руля по вылету и высоте
- Подогрев передних сидений
- Противотуманные фары
- Раздельный климат-контроль
- Передние и задние электростеклоподъемники
- Комплект систем безопасности
- 6 подушек безопасности
- Складывающиеся боковые зеркала с обогревом

ЦЕНА НА САЙТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ:
1 369 000 руб.





«АвтоРусь»

Севастопольский пр-т, д. 56а

К процессу торговли здесь подошли по-своему. Едва мы переступили порог, как на нас буквально набросилась девушка-администратор. Не успели опомниться – оказались в руках менеджера. Продавец дело свое знает – повидал немало клиентов. Рассказ об автомобиле и его преимуществах перед конкурентами он предусмотрительно оставил на потом и с ходу перешел к финансовой составляющей. К нашему удивлению, скидками здесь и не пахло. Зато предложили комплект зимней резины на дисках. По словам менеджера, такой подарок тянул аж на 90 000 руб. Кроме того, пообещали коврики и еще какую-то мелочь. Заманчиво!

Подарок – зимние шины на дисках.



«ФК Моторс»

МКАД, 104-й км

Наш интерес продавец заметил сразу и для начала предложил проверить будущую покупку в деле. В ходе тест-драйва он подробно поведал о всех инженерных новшествах модели, не забыв рассказать о стоимости обслуживания, страховок и величине транспортного налога в сравнении с конкурентами. Профессиональный подход. Здесь нам подобрали целых пять автомобилей и пообещали скидку 40 000 рублей. Причем размер дисконта можно было увеличить, предъявив наличные. Стоит отметить, что с покупкой нас не торопили – дали время все взвесить и принять верное решение. А на прощание снабдили фирменными буклетами и прайсами.

Скидка – 40 000 руб.



«Хонда Строгино»

Лыковский пр-д, д. 13

Этот автосалон походил на муравейник. Численность местного персонала в несколько раз превышала количество покупателей. Причем все сотрудники были при деле – то и дело предлагали свою помощь, мешая нам освоиться. Однако на самые простые вопросы мы не получали внятного ответа. Так продолжалось до тех пор, пока не появился менеджер. Лощеный и неторопливый управляющий, словно читая наши мысли, заявил, что новинка весьма востребована и уступать он не собирается. Нам предложили лишь незначительную скидку: 20 000 руб. от банка при заключении кредитного договора. В такие игры мы играть не стали – себе дороже выйдет!

Скидка – 0 руб.





«Субару-Форестер» 2,0 л, вариатор, ВМ

КОМПЛЕКТАЦИЯ

- Центральный замок с ДУ
- 17-дюймовые литые диски
- Усилитель рулевого управления
- Регулировка руля по вылету и высоте
- Подогрев передних сидений
- Кожаная обивка сидений
- Раздельный климат контроль
- Передние и задние электростеклоподъемники
- Противотуманные фары
- Аудиосистема 2DIN, 6 динамиков, проигрыватель на 1 CD, USB/AUX
- Комплект систем безопасности
- 6 подушек безопасности
- Коленная подушка водителя
- Складывающиеся боковые зеркала с обогревом

ЦЕНА НА САЙТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ: 1 335 000 руб.



«Субару Центр Башиловская»

Башиловская ул., д. 2

В этом автосалоне мы даже не заметили, как пролетел целый час. Менеджер оказался весьма общительным и трудолюбивым малым, познакомил нас подробно с несколькими вариантами комплектации, сделав акценты на отличия и стоимость. Усвоив теорию, перешли к практике. Для сравнения нам предложили два тест-драйва на автомобилях с разными двигателями. Вот как здесь дорожат клиентом! Однако со скидками всё оказалось непросто. Единственное, что предложил продавец, – внести стопроцентную предоплату и подождать месяц. За это посулили скостить минимум 30 000 руб. Мы спешить не стали и пообещали подумать.

Автомобиля нет в наличии.



«Субару Центр Автозаводская»

Автозаводская ул., д. 23

Самый первый дилер марки в России впечатления не произвел. Тесная территория, стоянка уставлена клиентскими и тестовыми машинами. Поэтому нам предложили припарковаться за пределами центра. В шоу-руме тоже особо не разгуляешься, все модели представлены в одном экземпляре. А из-за большого интереса покупателей подступиться к новинке непросто. Как и следовало ожидать, среди такого ажиотажа разбрасываться скидками никто не собирался. Нам лишь сообщили, что ближайшая поставка свободных автомобилей ожидается через два месяца. В качестве утешения мы могли забрать прошлогодний «Аутбек» со скидкой 400 000 руб.

Автомобиля нет в наличии.



«Субару Центр Химки»

Ленинградское ш., вл. 15

Самый удобный дилерский центр, огромная территория с просторной парковкой. В шоу-руме перед глазами весь модельный ряд. Несмотря на отсутствие клиентов, продавец не спешил приступать к своим обязанностям – для начала вручил нам прайсы, дал время освоиться и определиться с выбором. Но едва накопились вопросы, как он возник перед нами вновь. Вот это чутье! Без запинки рассказал про новинку, заострил наше внимание на важных элементах, которые мы упустили из виду, и даже намекнул на скидку. Ее размер здесь обсуждается строго индивидуально, и узнать ее величину нам, к сожалению, не удалось.

Размер скидки обсуждается индивидуально.

Оценки работы дилерских центров

	«Тойота»			«Хонда»			«Субару»		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
ЛЮДИ									
Философия дилера (зона отдыха, буфет)	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Личный вклад (подготовленность продавца в вопросах техники)	+	–	+	+	+	–	+	+	+
МАШИНЫ									
Наличие а/м в заводских комплектациях, выбор цветов	+	–	+	+	+	+	–	–	+
Тест-драйв	+	+	+	+	+	+	+	+	+
ДЕНЬГИ									
Цены (соответствие рекомендованным)	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Возможность торга, скидки, подарки	+	–	+	+	+	–	–	–	+

В целом все марки показали себя одинаково. У «Тойоты» отличились дилеры центров «Измайлово» и «Каширский». Сотрудники последнего, не хотевшие отпускать клиента, продемонстрировали настоящую профессиональную хватку. В «Лосином Острове» покупателя не видят и не слышат. В «Хонде» самые выгодные предложения сделали два дилера, а вот центр в Строгине предложил сомнительные условия и отработал спустя рукава. У «Субару» все индивидуально. На Башиловке и в Химках приложили максимум усилий, дабы удержать клиента, тогда как на Автозаводской продавцы неохотно шли на контакт, считая, что у них и так все хорошо. ЗР

ЦВЕТНАЯ КАПУСТА



Окрас кузова – опция простая и понятная, оттого и выбирать ее одно удовольствие. Сколько стоит цветовая дифференциация в автомобильном мире, выяснял **Максим Приходько**.

На этот раз мне пришлось составить два рейтинга. В первый попали производители, которые вовсе не просят за цвет дополнительной платы. Во втором – сосредоточение тех, кто не стесняется брать с покупателей деньги за модный оттенок с искоркой. Традиционно в «модном приговоре» приняли участие самые популярные модели российского рынка.

ИСКУССТВО ПРИНАДЛЕЖИТ НАРОДУ

Рейтинг построен на количестве бесплатных цветовых решений, предлагаемых для каждой модели.

9



8



7



6



5



4



3



2



1





9 место «Лада-Ларгус»

Относительно новая модель на момент написания статьи располагала всего тремя цветами. В будущем их наверняка станет больше.

8 место «Лада 4×4»

Трехдверного старожила красят в четыре цвета, пятидверную версию – в шесть. Нет, не за красивый колер любят этот вездеход!

7 место «Лада-Самара»

Еще один ветеран, который крепок душой и сердцем. Оттого и окрашивают нашего первенца переднеприводного способа передвижения аж в восемь цветов.

6 место «Лада-Приора»

Машина недавно пережила очередной фейслифтинг, что позволяет ей гордо оставаться в строю АВТОВАЗа. В активе глубоко рестайлинговой «десятки» тоже восемь цветов.

5 место «Киа-Рио»

Первая иномарка в «бесплатном» обзоре, которая предлагает покупателю девять разных цветов – от скромного белого до вызывающе-агрессивного красного. А еще говорят, что капиталисты жадные.

4 место «Дэу-Нексия»

Аттракцион невиданной щедрости: целых десять бесплатных цветов – достояние увядающей корейско-узбекской «классики». Да каких – от дымчато-белого до «испанского красного»!

3 место «Хёндэ-Солярис»

Еще одна иномарка, в чьем активе тоже десять цветов. Любым из них заиграет корпус популярной машины, не потребовав от покупателя дополнительных трат.

2 место «Лада-Калина»

И вновь в лидерах тольяттинская малолитражка. Второе поколение «Калины» красят в десять различных цветов, включая такой волнующий, как «портвейн 192».

1 место «Лада-Гранта»

Абсолютный победитель, поскольку лишь эту модель окрашивают в 17 цветов. Даром! «Арахис», «магма», «рислинг» – не названия оттенков, а музыка! Впрочем, есть и классический «темно-синий».

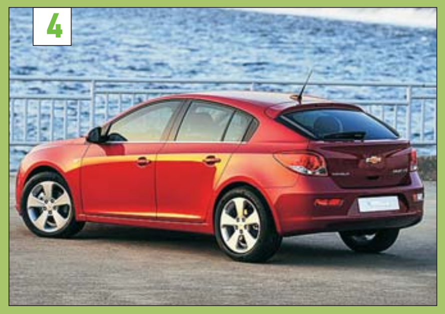




















ГДЕ СИДИТ ФАЗАН

Данный рейтинг построен на наименьшей доплате за цвет кузова. Кроме того, указано количество бесплатных цветов, если они есть.

9 место «Фольксваген-Поло»

Вы можете «выкрасить» его одним из пяти добротных металликов, каждый из которых стоит 15 330 рублей. В качестве утешения два бесплатных цвета: белый и серый.

8 место «Шкода-Октавия»

Модель новая, может, оттого и цветом дорогая. Каждый из шести металликов тянет на 14 200 рублей. Белый и красный отдают даром. И на том спасибо.

7 место «Тойота-RAV4»

Модный кроссовер окрашивают в один из семи металлических цветов по 13 000 рублей за каждый. Настоящих эстетов порадует оттенок «жемчужно-белый перламутр» за 19 300 рублей. Бесплатный один – белый.

6 место «Ниссан-Кашкай»

Еще один «паркетник», в чьем арсенале восемь металликов за какие-то 13 000 рублей каждый. А просто белый и красный достанутся покупателю даром. Так сказать, подарок от фирмы.

5 место «Форд-Фокус»

Металлик представлен в шести вариантах, каждый отнимет у вас 12 000 рублей. За «морозный белый» без отлива берут 5000 рублей. Синий и красный предлагают бесплатно.

4 место «Шевроле-Круз»

Щеголяет семью металликами, которые оценены по-божески: 10 000 рублей за каждый цвет. Самые бережливые могут заказать машину дармового белого цвета.

3 место «Опель-Астра»

Аналогичная ситуация и у этой модели. За металлик придется выложить лишнюю десяточку, ярко-белый достанется бесплатно по умолчанию.

2 место «Рено-Дастер»

Популярный кроссовер в финансовом плане не горазд на художественные выкрутасы. Любое из шести «металлических» цветовых решений стоит 8000 рублей. «Белый лед» и «синий морской» стоят 0 рублей 0 копеек.

1 место «Рено-Логан»

Обрусевший «француз» продолжает разводить нас на деньги, требуя за любой из пяти отнюдь не металликов по 6000 рублей! Впрочем, бесплатный белый тоже есть.





TOYOTA COROLLA

1,33 л, 99 л.с.; 1,6 л, 122 л.с.; 1,8 л, 140 л.с.; 6-ступенчатая механика, бесступенчатый вариатор; цена базовых версий 659 000–1 026 000 руб.

КОРОНОВАННАЯ ОСОБА

Одиннадцатое поколение «Тойоты-Королла» уже красуется в шоу-румах дилеров в ожидании покупателей. Комплектации и цены изучила **Мария Бойко**. Фото **Евгения Бобрикова**.

Четыре типа двигателя и два вида коробок передач соответствуют 14 вариантам комплектаций. Такую арифметику предложила компания «Тойота» для своей недавней новинки – очередного поколения «Короллы».

С одной стороны, машина сильно изменилась в лице, стала более молодежной. Вместе с тем здорово подросла, став солиднее: длина одиннадцатой «Короллы» достигла внушительных 4620 мм. Все эти новшества соединились абсолютно естественным образом.

«В первых строках» этого материала мы, конечно, упомянем двигатель объемом 1,33 л, который вместе с механической коробкой передач составляет комплектацию «Стандарт» за 659 000 рублей. Но больше к этой версии «Короллы» мы не вернемся: 99 сил – это, может, и экономично, но слишком мало, а заглушки вместо кнопок по всему салону – и вовсе печально.

Маркетологи уверены, что самым популярным станет двигатель 1,6 л мощностью 122 л.с. Тем более что пару к нему можно выбрать – механику или вариатор. Для первого сочетания доступны версии «Классик» (699 000 рублей), «Классик Плюс» (754 000) и «Комфорт» (781 000). Но мы пойдем дальше и сделаем смелое, но очевидное заявление: наибольшее количество продаж придется именно на пару «1,6 л с вариатором». И не только потому, что популярность механики явно идет на убыль, – у «Короллы» в таком варианте намного больше комплектаций: шесть. Если заглушки не по душе, придется отсечь и комплектацию «Классик» (743 000 рублей) и начать ознакомление с «Классик Плюс» (791 000), где

ОТДЕЛЬНОЙ СТРОКОЙ

В корпоративных парках «Тойота» – одна из самых популярных марок. Причем популярность эту не в последнюю очередь обеспечивает именно «Королла»: за период с января по август текущего года 12% проданных машин этой модели приходится именно на корпоративные заказы.

Перечень стандартного оборудования

«Стандарт»: боковые зеркала с повторителями указателей поворота, обогревом и электрорегулировкой, дисковые тормоза всех колес, два подстаканника спереди, индикатор омывающей жидкости, передний центральный подлокотник, розетка на 12 В для передних пассажиров, сиденье водителя с механической регулировкой в шести направлениях, сиденье переднего пассажира с механической регулировкой в четырех направлениях, тканевый салон, аудиоподготовка, включая антенну, усилитель экстренного торможения (BAS), электронная система распределения тормозных усилий (EBD), конструкция передних сидений, снижающая вероятность травмы шеи (технология WIL), центральный замок с дистанционным управлением, полноразмерное запасное колесо, светодиодные дневные ходовые огни, функция Follow me home, дверные ручки и боковые зеркала в цвет кузова, трехспицевый полиуретановый руль с кнопками переключения трека/радиостанции и управления громкостью, регулировка рулевой колонки по углу наклона и вылету, кондиционер, иммобилайзер, обогрев передних сидений, складываемый (60:40) задний ряд сидений, четыре динамика, антиблокировочная система, фронтальные подушки безопасности, трехточечные передние ремни безопасности с преднатяжителями и ограничителями натяжения, стальные колеса с шинами 195/65R15, передние электростеклоподъемники.

«Классик»: дополнительно к «Стандарту» – стальные диски с декоративными колпаками и шинами 205/55R16.

«Классик Плюс»: дополнительно к «Классик» – задние электростеклоподъемники, аудиоцентр CD/MP3/WMA, аудиовход AUX/вход USB, противобуксовочная система (TRC), шторки, боковые подушки безопасности и коленная подушка для водителя, системы курсовой устойчивости (VSC) и помощи при старте на склоне (HAC).

«Комфорт»: дополнительно к «Классик Плюс» – передний центральный сдвижной подлокотник, подогрев ветрового стекла в зоне стеклоочистителей, розетка на 12 В для пассажиров второго ряда, трехспицевый кожаный руль с кнопками выбора трека/радиостанции, противотуманные фары, 6 динамиков.

«Комфорт Плюс»: дополнительно к «Комфорту» – камера заднего вида с разметкой, литые колеса с шинами 205/55R16.

«Элеганс»: дополнительно к «Комфорту» – шильдик *S* на багажнике, боковые хромированные молдинги и спойлер багажника (для машин с двигателем 1,8 л); раздельный климат-контроль для водителя и переднего пассажира, трехспицевый кожаный руль с кнопками мультимедийной системы, мультимедийная система с 6,1-дюймовым цветным TFT-дисплеем на центральной консоли, боковые зеркала заднего вида с электроприводом складывания, «блютус».

«Престиж»: дополнительно к «Комфорт Плюс» – интеллектуальная система помощи при параллельной парковке, салонное зеркало заднего вида с электрохромным покрытием, передние и задние датчики парковки, датчики дождя и света, умная система доступа в автомобиль и пуска двигателя Smart Entry & Push Start, дисплей на приборной панели между тахометром и спидометром.

«Престиж Плюс»: дополнительно к «Престижу» – комбинированная обивка сидений кожей и тканью.



вместо откровенно страшной пластиковой панельки наконец-то появляется аудиосистема. А накинув еще 28 тысяч, можно получить противотуманные фары, трехспицевый кожаный руль с кнопками управления «музыкой», шесть динамиков и еще несколько опций. Кстати, начиная с версии «Комфорт» центральный подлокотник – сдвижной, но я назвала бы это избыточной опцией: тот, что в стандартной модификации, вполне удобен.

Как видите, очень приятное предложение по соотношению набора опций и цены. Особенно если учесть, что следующая версия, «Комфорт Плюс», дороже на 24 тысячи, а изменений в ней намного меньше: диски станут литыми и добавится камера заднего вида с разметкой.

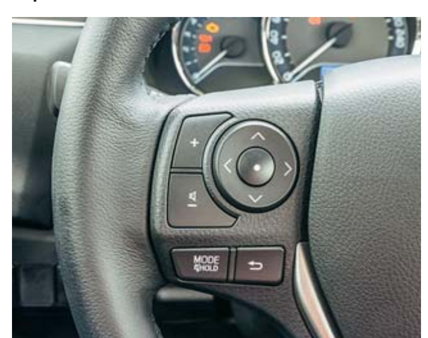


Смотрите на iPad: панорама салона

В самых простых комплектациях вместо мультимедийных систем стоят заглушки, что совершенно не красит салон автомобиля.



Полноразмерная запаска есть во всех версиях автомобиля.



Кнопки управления «музыкой» на руле появляются в версии «Комфорт».

Альтернатива механической коробке – бесступенчатый вариатор.



Комплектации и базовые цены Toyota Corolla, руб.

	1,33 л (бензин, 99 л.с.), МКП	1,6 л (бензин, 122 л.с.), МКП	1,6 л (бензин, 122 л.с.), CVT	1,8 л (бензин, 140 л.с.), CVT
«Стандарт»	659 000	–	–	–
«Классик»	–	699 000	743 000	–
«Классик Плюс»	–	754 000	791 000	–
«Комфорт»	–	781 000	819 000	–
«Комфорт Плюс»	–	–	843 000	880 000
«Элеганс»	–	–	875 000	933 000
«Престиж»	–	–	938 000	995 000
«Престиж Плюс»	–	–	–	1 026 000

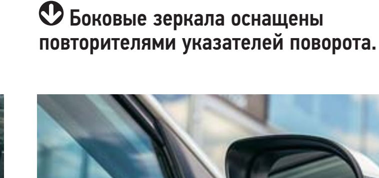


Аудиосистема появляется начиная с модификации «Классик Плюс».

6,1-дюймовый дисплей на центральной консоли радует глаз, он присутствует в комплектациях не ниже «Элеганс».



Боковые зеркала оснащены повторителями указателей поворота.



ЗА СКОБКАМИ

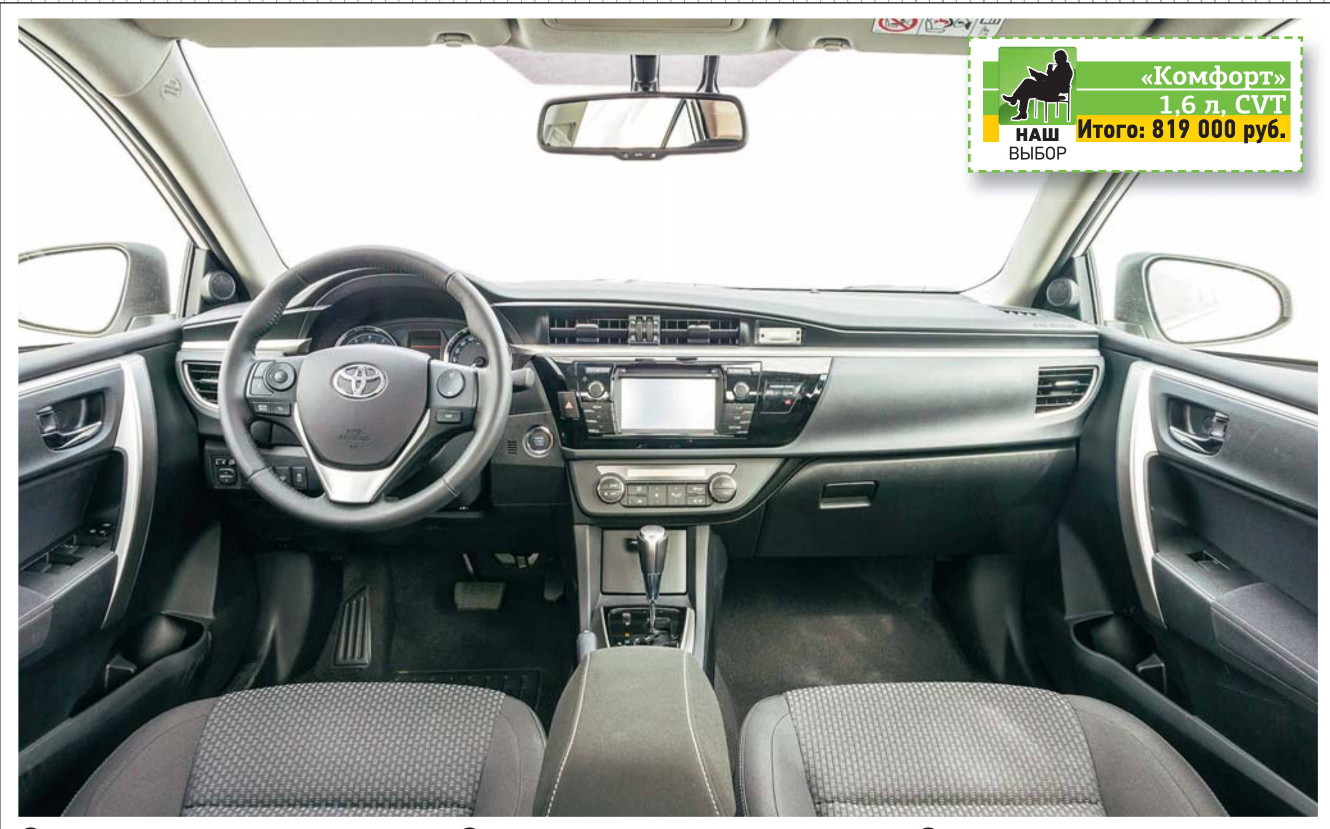
Самая дорогая комплектация «Тойоты-Королла» – «Престиж Плюс» стоит 1 026 000 рублей. Причем от менее дорогого «Престижа» ее отличает только комбинированная обивка сидений. Разницу в 31 000 рублей трудно признать оправданной.

«Элеганс» и «Престиж», конечно, радуют оснащением, но озадачивают ценой: 875 000 и 938 000 рублей соответственно.

Двигатель 1,8 л хвалят все. Резвый и не особенно прожорливый: расход топлива в смешанном цикле 6,4 л на сотню, что всего лишь на 0,1 л больше, чем у «Короллы» с 1,6-литровым мотором. Однако самая дешевая комплектация с этим агрегатом



Новый дизайн сделал «Короллу» более молодежной.



В версии «Престиж» появляется дисплей между тахометром и спидометром.



Управление зеркалами – слева под рулем.



Противотуманные фары – роскошь, доступны только с версии «Комфорт».



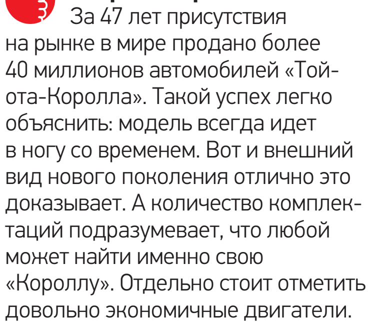
(«Комфорт Плюс») на 37 000 рублей дороже версии послабее. Не стоит обманываться шильдиком *S*, который появляется начиная с версии «Элеганс» на машинах с 1,8-литровым двигателем. У остальных марок *S* традиционно означает улучшенные динамические характеристики, а вот у «Короллы» – лишь молдинги и спойлер багажника.

Самая «фаршированная» версия «Престиж» – она же и самая умная, так как укомплектована кучей электронных систем. Однако ценник на нее близится к отметке в миллион, если поточнее – 933 000 рублей. В общем, на любителя. Подводя итог, мы считаем оптимальной версию «Комфорт» за 819 000 рублей: с двигателем 1,6 л и вариатором.

Доплата за перламутр или металлик 14 000 рублей. На наш взгляд, дороговато, не грех уступить пару тысяч. ЗР



Подлокотник для водителя есть во всех версиях, но сдвижным он становится только начиная с версии «Комфорт».



Скорее понравилось. За 47 лет присутствия на рынке в мире продано более 40 миллионов автомобилей «Тойота-Королла». Такой успех легко объяснить: модель всегда идет в ногу со временем. Вот и внешний вид нового поколения отлично это доказывает. А количество комплектаций подразумевает, что любой может найти именно свою «Короллу». Отдельно стоит отметить довольно экономичные двигатели.

Скорее не понравилось. Однозначное «нет» – пластиковым заглушкам. С ними интерьер выглядит крайне недружелюбно. И объем багажника (452 л) маловат, особенно в увеличившихся габаритах.

За рулем

ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ СМОТРИТЕ НА САЙТЕ SHOP.ZR.RU

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ



Данные модели не относятся к оружию и продаются свободно, без лицензии. Сертификат прилагается. Дульная энергия до 3Дж. Начальная скорость пули до 130 м/с. Используемые заряды: шарики ВВ калибр 4.5 мм, баллон СО2 (10-12 г.). Заказывая данный товар, Вы подтверждаете, что Вам исполнилось 18 лет.

GLETCHER

BRT 84



магазин 19шт
вес 700гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 02764 Цена 2950р.

PM



магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 02868 Цена 3550р.

GRACH NBB (NEW)



магазин 20шт
вес 960гр
metal/metal
Код 03317 Цена 4400р.

BRT 92FS AUTO

возможность ведения огня в автоматическом или в одиночном режиме
магазин 19шт metal/metal
вес 1100гр Blow Back
Код 03167 Цена 5650р.

UMAREX

PM

магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02556 Цена 3800р.

Parabellum (P.08) (NEW)



магазин 21шт
вес 820гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 03282 Цена 4100р.

BORNER

ПМ 49 (NEW)

магазин 17шт
вес 650гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 03313 Цена 2550р.

Power Win 304 (NEW)



магазин 19шт
вес 600гр
plastic
рамка не двигается
Код 03316 Цена 1800р.

WC 401 (NEW)

магазин 15шт
вес 350гр
plastic
рамка не двигается
Код 03314 Цена 1580р.

Sport 306M (NEW)



магазин 18шт
вес 950гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 03310 Цена 3400р.

ИМЗ

MP 654K-28 NEW



вес 750гр
магазин 13шт
metal/metal
Код 02658 Цена 5500р.



Баллон CO2 -12гр
20шт Код 02867 Цена 690*р.
1шт Код 02558 Цена 40*р.



Шарики стальные омедненные.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 500 штук
Код 02638 Цена 95*р.

Шарики стальные Gletcher.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 2000 штук
Упаковка: банка (граната)
Код 02788 Цена 550*р.

*только при покупке пистолета.

СМАЗКИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ

Suprotec *Универсал*
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,7 до 2,2 л** (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран **до 2004г.**)
Емкость: 100 мл. Код 01578 Цена 1150 р.

Suprotec *Универсал*
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,0 до 1,6 л** (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран **до 2004г.**)
Емкость: 75 мл. Код 01580 Цена 900 р.

Suprotec *Люкс*
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,0 до 2,4 л** (автомобили производства США, Японии, Южной Кореи, стран Европы **после 2004г.**)
Емкость: 100 мл. Код 01579 Цена 1400 р.

ЛЕГКОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ

Suprotec *МКПП*
Для обработки механических коробок переключения передач.
Емкость: 100 мл. Код 01582 Цена 1100 р.

ВИДЕОРЕГИСТРАТОР
Carline CX-310 Silver

Технические характеристики: угол обзора линзы 140. Угол поворота линзы 180. Разрешение видео VGA-1280x960/VGA-640x480. формат видео AVI. Скорость записи видео (макс.) 30 FPS. Разрешение фото 2560X1920. формат фото JPG. Размер ЖК экрана 2.0 TFT LCD. Угол поворота ЖК-экрана 270. тип карты памяти SD/MMC card. Характеристики карты памяти до 32 GB (в комплект не входит) Код 03256 Цена 2050р.

+ПОДАРОК

При покупке любой модели видеорегистратора фирмы **Carline** (весь ассортимент на **shop.zr.ru**) вы получите в **подарок** набор салфеток в тубе. Они не оставляют после себя разводов и ворсинок, безопасны для окрашенных и полированных поверхностей, могут применяться для чистки изделий из винила и ткани. Салфетки из искусственной замши устойчивы к воздействию масла, моющих и полирующих средств. Срок службы таких салфеток от двух лет и более.



АВТОСКАНЕР NEW

ELM327BT2 - новейшая разработка **OBDII сканера** используемая для диагностики автомобилей при помощи персонального компьютера. Поддерживает все известные протоколы ODB2 и совместим с множеством диагностических программ. Интерфейс связи с персональным компьютером **-Bluetooth**

Более подробную информацию смотрите на сайте shop.zr.ru

Код 03468 Цена 1550р.



Очки релаксационные «Водительские»
Код 01480 Цена 900р.

Очки способствуют защите зрительного органа от переутомления, уменьшают ослепление от света встречных фар, снижают рассеяние, повышают контрастность изображения и улучшают цветоразличение.



Код 01481 Цена 700р.
Очки водительские «Антифары»

Карандаш для ремонта царапин
DuPont™ Pro-Fusion Color™



Карандаш для ремонта царапин DuPont™ Pro-Fusion Color™ предназначен для быстрого устранения царапин, трещин, мелких сколов лакового покрытия автомобиля, велосипеда, лодки – любых окрашенных поверхностей, перекрытых прозрачным лаком.

Код 03097 Цена 460р.

Алкотестер
"AlcoHunter Professional+" (пр-во Россия)

Параметр	Значение
диапазон измерений, промилле	0,00-4,00
погрешность измерения: от 0 до 0,48мг/л, мг/л	+0,05*
погрешность измерения: от 0,48 до 0,95 мг/л, %	+10*
единицы измерений	промилле, %BAC, мг/л
ЖК-дисплей	цветной, с подсветкой

* при температуре 20°С, давлении 760 мм.рт. ст., относительной влажности воздуха 60%, среднее из трех измерений Код 03271 Цена 6990р.

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: **+7 (495) 223-23-95** (круглосуточно), **+7 (495) 775-85-48**
- по электронной почте: **katalog@tdzr.ru**
- по почте: **105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»**
  (указывайте номер мобильного телефона, для отслеживания отправления)
- в интернете по адресу: **http://shop.zr.ru**
- по SMS: отправьте на номер **2425**
  текст **ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.**
  Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru.
Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).
Принимаем интернет-деньги: Qiwi, Яндекс.Деньги

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 200р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону **+7 (495) 775-85-48**; по электронной почте **katalog@tdzr.ru**

СТРЕЛКА стала более уловимой! К Вашему вниманию серия радар-детекторов «Белка» от компании «Supra», которые ловят сигнал от «Стрелки»



DRS-77VSTR (красный)
Код 03268 Цена 4950р.

DRS-66VST Код 03252 Цена 4400р.

Разработаны с учетом технологических особенностей российских радаров. Они обнаруживают не только сигналы диапазонов X, K, Ka (суперширокий), VG-2, лазерные сигналы на 360 градусов, но и комплексы СТРЕЛКА-С/СТ, которые все чаще встречаются на наших дорогах.

Вся продукция сертифицирована

Цены действительны 30 дней после выхода рекламы

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА HTTP://SHOP.ZR.RU



ООО «ТД «За рулем» 105082, Москва, Бакунинская 72, ОГРН 1047796967822

* Количество товара ограничено.

реклама

За рулем

КУДА ПОЙТИ ПРОДАТЬСЯ

В этой рубрике на протяжении года будем сравнивать снижение стоимости автомобилей после пяти лет эксплуатации, посещая самые популярные площадки продаж: Интернет, «трейд-ин», авторынок. Начнем с малого, затем двинемся в более высокие классы и категории. Наблюдение ведет **Игорь Теременко**.

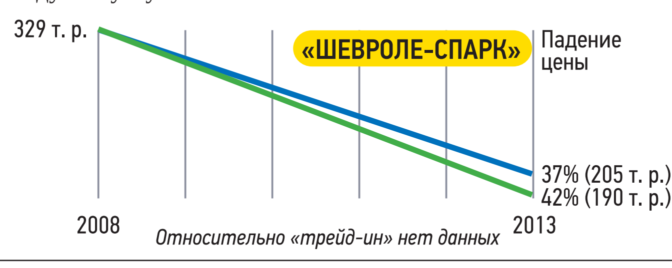
КАК СЧИТАЕМ

Процент удешевления авто за пять лет эксплуатации вычисляем по базе интернет-объявлений, предложению «трейд-ин» и авторынков в Москве. Перебрав несколько десятков вариантов продажи автомобилей в одинаковых комплектациях, в каждом секторе выводим средний показатель для отдельно взятой модели. Нюансы наша статистика не учитывает. Конечные результаты отображены на графиках.

- «трейд-ин» (красная линия)
- рынок (синяя линия)
- интернет-объявления (зелёная линия)

«Шевроле-Спарк», 0,8 л, МКП

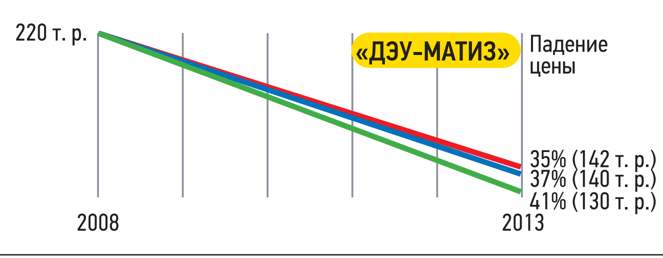
Больше всего теряют владельцы «Шевроле-Спарк». Самая низкая цена на эту модель – в Интернете. Владельцам удается сбагрить «Спарк» лишь за половину стоимости. В качестве бонуса некоторые обещают зимнюю резину и остатки купленных впрок расходников. Такова конкуренция! На авторынке просят немного больше, однако выбор этой модели там весьма ограничен, а продавцы твердо держат максимальную планку и неохотно идут на уступки.





«Дэу-Матиз», 0,8 л, МКП

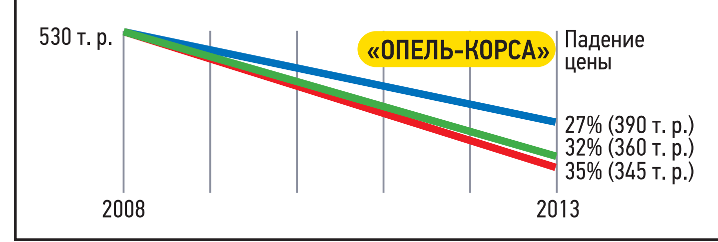
Чуть меньше обесценивается «Дэу-Матиз». Самые дешевые авто можно найти в объявлениях. Предложение интернет-ресурсов, пожалуй, превышает спрос на популярного «малыша». А на рынке и в системе «трейд-ин» за автомобиль просят еще больше. В последнем случае переплата оправданна: если рыночная гарантия выражается лишь устными заверениями продавца, то в цивилизованном «трейд-ине» дадут официальное заключение о техническом состоянии, а также гарантию минимум на три месяца.





«Опель-Корса», 1,4 л, МКП

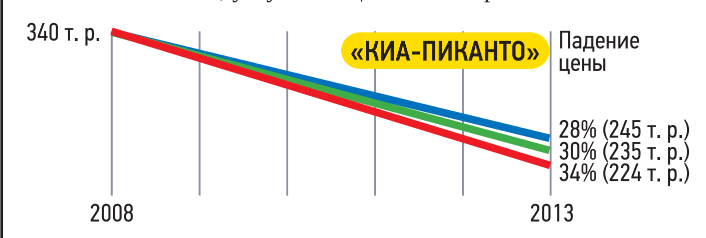
Цены на «Корсу» падают весьма неохотно. В Интернете запросы продавцов самые высокие, минимизировать потери и остаться при своих мечтают почти все владельцы. Рынок и «трейд-ин» демонстрируют иной подход: цены на этих торговых площадках самые демократичные, а предложений хоть отбавляй.





«Киа-Пиканто», 1,0 л, МКП

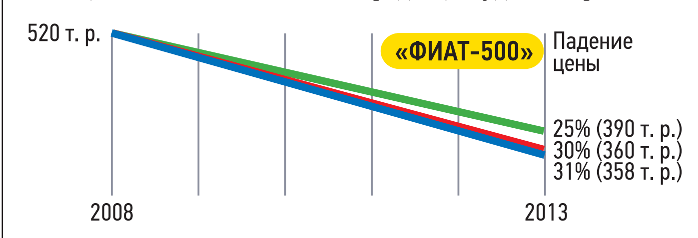
Еще меньше потеряет владелец малыша «Киа». Самые интересные предложения встречаются в Интернете и «трейд-ине». Причем в последнем случае огромный выбор автомобилей и самые доступные цены. Наиболее дорогие машины оказались на авторынках. Местные торговцы считают модель весьма популярной и, учитывая сегодняшнюю стоимость нового «Пиканто», уступать в цене не собираются.





«Фиат-500», 1,4 л, МКП

Победитель теста – специфическая модель от «Фиата». Спустя пятилетний срок убытки при продаже «пятисотого» будут минимальными. Выбор этой модели на сайтах очень скудный, причем прежние владельцы хотят выручить за своего любимца чуть ли не полную начальную стоимость. На рынках и в «трейд-ине» предложениий тоже немного, зато цены значительно ниже и продавцы куда сговорчивее.



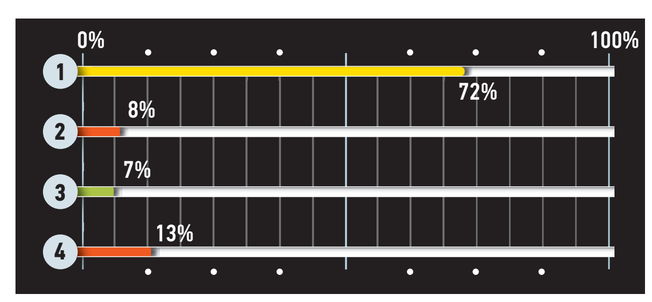


ОПРОС



Как предпочитаете продавать свой автомобиль?

1. *По объявлениям на интернет-сайтах*
2. *Поручу профессионалам системы «трейд-ин»*
3. *На авторынке*
4. *Через знакомых*

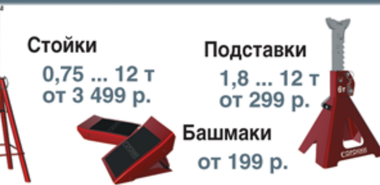


СОРОКИН®
ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

ДОМКРАТЫ



ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ



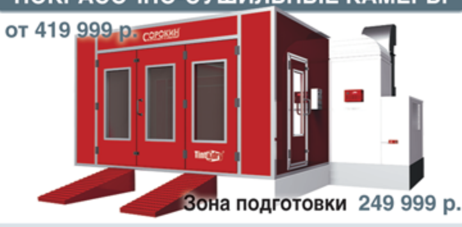
МОТОПОДЪЁМНИКИ



АВТОПОДЪЁМНИКИ



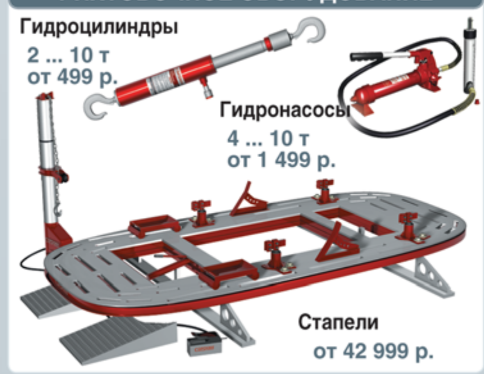
ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ



ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ



РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



КОМПРЕССОРЫ



ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ







Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА



ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ



КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ



КАНТОВАТЕЛИ, СТЕНДЫ для КПП



ЛЕБЁДКИ



Автомобильные
0,7 ... 7 т
от 2 999 р.

Рычажные
1 ... 3 т
от 1 299 р.

Барабанные
0,35 ... 1,3 т
от 1 299 р.

СЭНД-ТРАКИ, ЦЕПИ НА КОЛЕСА



от 999 р.

от 3 999 р.

ТРАПЫ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ



Площадка с трапом для перевозки мотоциклов на фаркопе

от 1 999 р.

ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ



Цепные
0,5 ... 20 т
от 2 999 р.

Рычажные
0,25 ... 9 т
от 2 999 р.

0,1 ... 1 т
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ



Для транспортировки автомобиля (2 шт.)
2 999 р.

Инструментальные
от 3 999 р.

Для перевозки колес
от 4 999 р.

СЪЕМНИКИ ПРУЖИН



1 ... 2 т
от 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ

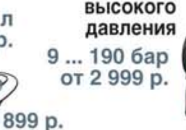


0,5 т
от 6 999 р.

МОЕЧНО-УБОРОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Пылесосы
37 ... 114 л
от 7 999 р.



Мойки высокого давления
9 ... 190 бар
от 2 999 р.

899 р.

ПУСКОЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА



Зарядные
2 ... 15 А
от 999 р.

Автономные пусковые
от 4 999 р.



Пускозарядные
от 4 999 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ



Полуавтоматические
от 3 999 р.

ММА сварка
от 3 499 р.

Инверторы
от 4 999 р.

Точечной сварки
45 999 р.

ЛЕЖАКИ и СИДЕНЬЯ



от 1 499 р.

от 999 р.

МЕБЕЛЬ



Верстаки
от 9 999 р.

Столы
от 9 499 р.

Стеллажи

Шкафы
от 5 999 р.
одежные
инструментальные

СТАНКИ



Сверлильные
5 ... 16 скоростей
от 4 799 р.

Точильные
75 ... 300 мм
от 1 499 р.

Тиски слесарные
от 999 р.

ЭЛЕКТРОИНСТРУМЕНТ



Углошлифовальные машины
от 1 199 р.

Перфораторы
от 2 999 р.

Дрели-шуруповерты
от 1 099 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ



Дрели
от 1 499 р.

Гайковёрты
от 2 499 р.

Углошлифовальные машины от 1 499 р.

РУЧНОЙ ИНСТРУМЕНТ В АССОРТИМЕНТЕ



www.sorokin.ru







ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58
- МКАД 18 км (внешняя сторона), ТЦ «Спорт Экстрим», 0 этаж

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Казань
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Минск
- Мурманск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Самара
- Санкт-Петербург
- Тюмень
- Ульяновск
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск

8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России



Крышка, укрывающая шестерню распределительного вала, снята. Наиболее важные метки показаны стрелками.

ЗАМЕТКИ ПРО МЕТКИ

Интерес к двигателю часто объясняется не столько любовью к технике, сколько необходимостью ее ремонтировать, считает **Геннадий Емелькин**.

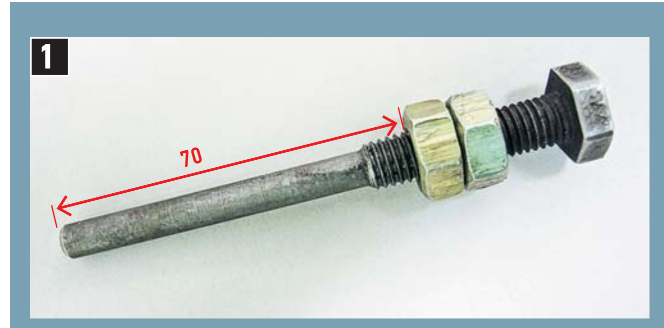
В технике, где есть валы, вращающиеся в неподвижных корпусах, через зазоры не должны вырываться газы, жидкости или смазки. Зазоры приходится уплотнять – например, известными любому рукодельнику резинометаллическими сальниками. Подробно описывать их не будем, еще в прошлом веке эта тема изучена до мелочей. Отметим лишь отдельные моменты.

Как правило, сальник сидит в гнезде, проточенном в корпусе с достаточно высокой точностью. Это особенно важно, если металлическое кольцо сальника по наружному диаметру не покрыто резиной, а сесть должно с заданным натягом. Для гарантии такие соединения часто уплотняют специальными герметиками. Но чаще всего мы имеем дело с сальниками, обрезиненными по наружному диаметру. Гнездо под такой сальник учитывает податливость резины, которая при посадке будет обжата – и сама обеспечит герметичность. Естественно, посадка сальника требует повышенной деликатности. Нельзя допустить, например, его перекоса – это сократит срок службы рабочей кромки, неровно прижатой к поверхности вала, да и резина, уплотняющая наружное кольцо, может порваться.

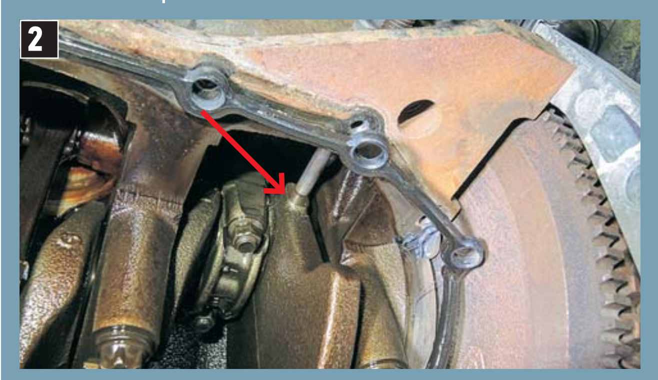
Чаще всего автовладелец бьет тревогу, едва заметив отпотевание масла вокруг сальника. А так как он хозяин, то вправе опасаться худшего: вдруг завтра масло побежит ручьем, да еще напасть застанет вдали от дома! Нет, лучше заменить. А при замене переднего сальника коленвала не избежать знакомства с зубчатым ремнем ГРМ. Нужно помнить, что его бодрый вид – еще не гарантия долгой жизни. Известно, что ремни могут рваться, терять зубья и т. д. А так как почти все моторы сегодня «втыковые», встреча клапанов с поршнями в буквальном смысле даром не пройдет: ремонт двигателя во много раз дороже замены ремня. Наше неписаное правило: меняя сальник, ставим новый ремень.

НЕОБХОДИМОЕ, НО НЕ ДОСТАТОЧНОЕ

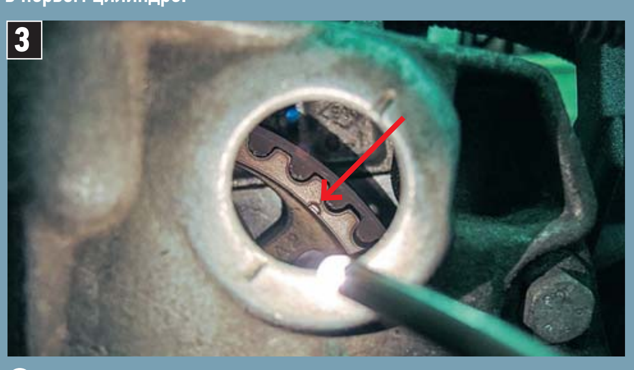
Поупражняемся в операциях замены на одном из популярных автомобилей – «Рено-Логан» с 8-клапанным мотором. Аналогичные двигатели обнаружим также на «Рено-Сандеро», «Клио», «Символ», на «Ладе-Ларгус». Нам нужны ключи-головки на 16 и на 18 мм – для работы с опорой силового агрегата и болтом крепления шкива коленвала, рожковые ключи на 16 и на 17 мм – для операций с натяжным роликом и оправкой, о которой будет сказано ниже. И кроме этого вазовский ключик для натяжного ролика. А для установки фаз газораспределения воспользуемся ключом Е16



Оправка сделана из длинного болта с резьбой М10. Гайки взаимно законтрены.



Оправка (показана стрелкой) не дает щеке противовеса повернуться дальше по часовой стрелке. Это положение ВМТ в первом цилиндре.

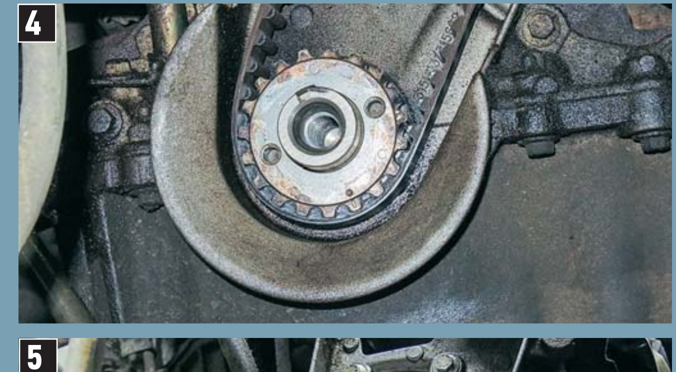


В окошке видна шестерня распредвала, на ней – нужная метка.

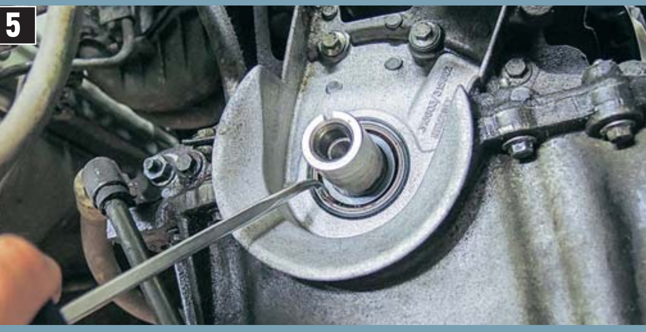
(наружный «торкс»), которым отвернем резьбовую пробку под датчиком аварийного давления масла. Если вместо нее ввернуть до упора оправку [фото **1**], то при проворачивании коленвала по часовой стрелке щека его противовеса в первом цилиндре упрется в эту оправку строго при положении ВМТ [**2**]. Это необходимое условие для проверки фаз газораспределения, но не достаточное. Надо еще узнать, в каком положении при этом находится распределительный вал. А связь между валами гибкая – ремнем... А коли так, уделим пару минут следующей теме.

КАК ЭТО ДЕЛАЮТ ДРУГИЕ

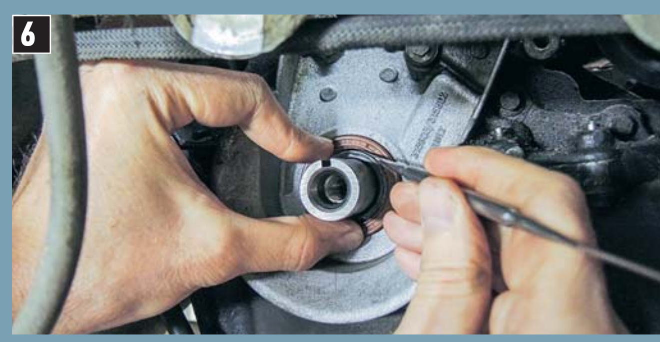
Похожую фиксацию коленвала можно встретить на некоторых других двигателях. Скажем, при обслуживании «фордов» применяют похожие оправки, но иной



4 Шестерня коленвала. Болт крепления вывернут. Остается ослабить ремень и снять с носка вала шестерню.



5 Долой старый сальник! Извлекаем аккуратно, не царапая крючком детали.



6 Посадка нового сальника – ответственный этап. С зубоврачебным инструментом дело идет лучше.

длины. Они хорошо известны в сервисах. А вот распредвалы фиксируют в нужных положениях при снятой клапанной крышке. Пластину шириной 5 мм накладывают на верхнюю плоскость головки и, сдвигая, вводят в прорези на торцах валов. Любые ошибки исключены! Естественно, так поступают производители для удешевления сборки моторов на заводах. Применение всевозможных «приспособ» не требует от сборщика высокой квалификации.

Коленчатые валы 16- и 8-клапанного двигателей «Рено» стопорят одинаково. Распределительные же валы у первого фиксируют пластиной – в головке (ближе к коробке передач) есть две резиновые заглушки, под которыми и спрятаны прорези валов под эту пластину. Но некоторые изготовители двигателей определяют положение ВМТ по старинке: индикатором, ввернутым вместо свечи зажигания. Видно, сильны традиции. А вот АВТОВАЗ, несмотря на мощную механизацию сборки моторов, сохраняет на них все метки. Что же касается 8-клапанного «Логана», то здесь с метками распредвала непросто, нужно разбираться.

СКАЛЬПЕЛЬ... ЗАЖИМ... СПИРТ!

Мы решили еще до замены сальника проверить фазы газораспределения. Это всегда полезно – мало ли какие неполадки случаются! Значит, ставим коленвал в положение ВМТ первого цилиндра, как уже показано. А вот метки распредвала закрыты алюминиевой крышкой, которую не снимешь, не убрав предварительно верхнюю опору силового агрегата. Но без опоры он ляжет на подрамник, так что сначала подопрем двигатель гидродомкратом, затем снимем опору и, положив между поддоном и подрамником деревянный брусок, плавно опустим на него агрегат. Вот и алюминиевая крышка [**3**] – со снятой заглушкой. В окошке виден торец шестерни распредвала с какой-то меткой. А вот сняв крышку, видим на шестерне аж четыре полукруглые метки-точки и одну покрупней – вроде стрелки. Для нас важны «стрелка» и ближайшая к ней точка справа. Это она была видна на середине окошка, – значит, распредвал установлен верно. А «стрелка» при этом направлена вверх, на изгиб ребра головки блока.

НЕ ЗАМЕНЯЕМ ОДИН БРАК ДРУГИМ!

Болт шестерни [**4**] удобней всего отвернуть ударным гайковертом. Вот только оправку из блока придется выкрутить, иначе есть риск сломать. Снять шестерню с вала несложно, а за ней – сальник. Его [**5**] осторожно выдернем подходящим крючком: важно не царапать рабочую поверхность, по которой работает уплотняющая кромка; если же на ней видны грубые следы заводской обработки, имеет смысл зашлифовать их мелкой наждачной бумагой (это правило актуально и для других двигателей). При запрессовке нового сальника [**6**] его корпус нужно точно установить в гнездо крышки – вровень, а не глубже. Упоров в гнезде нет, но сальник не должен провалиться внутрь. Это коварная особенность «Логана». Есть и другая: рабочую кромку нужно очень аккуратно завести на втулку привода маслонасоса. Лучше всего – гладкой лопаточкой из набора стоматологических инструментов.

Настала очередь ремня ГРМ. Помня о фазах газораспределения, надеваем его на зубчатки как положено. И натягиваем уже упоминавшимся вазовским ключом – поворачивая эксцентрик ролика против часовой стрелки. Способы оценки натяжения такие же, как на моторах ВАЗ. Скажем, перетянутый ремень при работе гудит. Но если у ВАЗов изменить натяжение ремня – минутное дело, то на «Логане», не сняв снова опору двигателя и т. д., к ремню не подступишься. Значит, правильно натянуть ремень нужно сразу после его установки, не откладывая на потом. Кстати, это справедливо для многих моторов.

Под занавес еще раз сверяем фазы. Но пускать мотор рано. Нужно поднять его на законное место и вернуть в рабочее состояние все, что было снято, откручено и т. д. И ни в коем случае не забыть об оправке, ввернутой в блок цилиндров. Иначе она как минимум сломается, а это сулит новые хлопоты.

В заключение еще одно общее правило. Хотя приемы работы с сальниками, ремнями, подшипниками и прочими деталями давно известны, все же любой механик, уважающий себя, должен следить за развитием техники, прилежно изучать новые конструкции двигателей и их узлов. Отстать от века – значит лишиться заказчиков и заработка. Незавидная участь. ЗР



23 ФЕВРАЛЯ 2014
МОСКВА
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ИППОДРОМ

http://race.zr.ru

















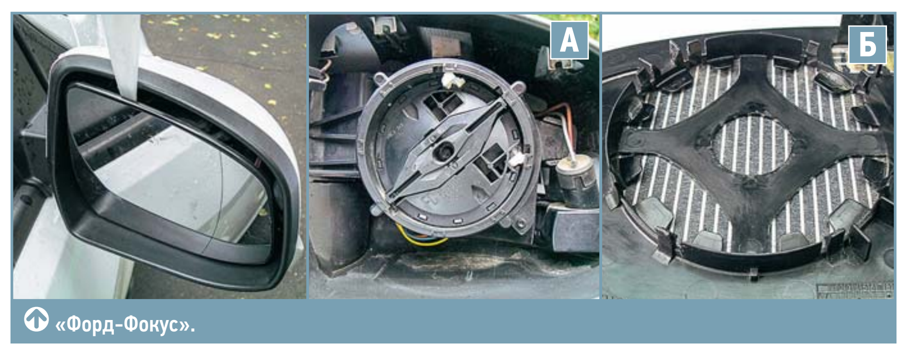




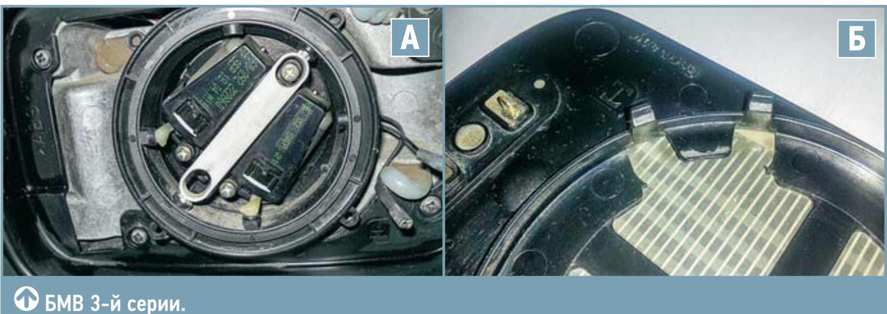

АВТОРАДИО АСПАС ПРОМОУТЕР

ЛЮБУЙТЕСЬ ОТРАЖЕНИЕМ

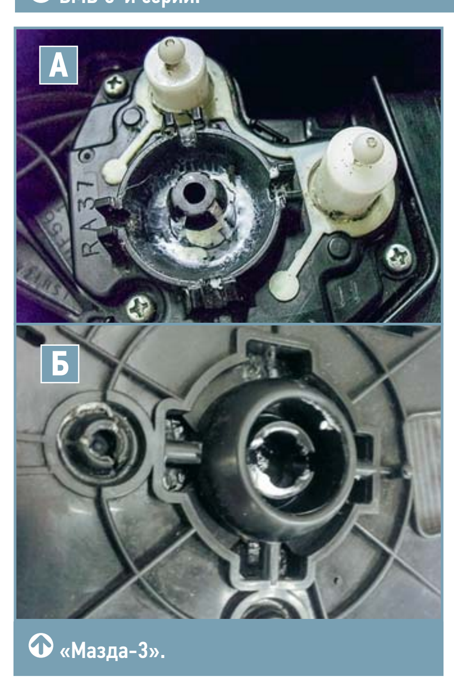
Разбитое зеркало сулит семь лет невезения. Как обезопасить свое будущее при замене зеркал автомобильных и сэкономить минимум 500 рублей, подскажет **Стас Панин**.



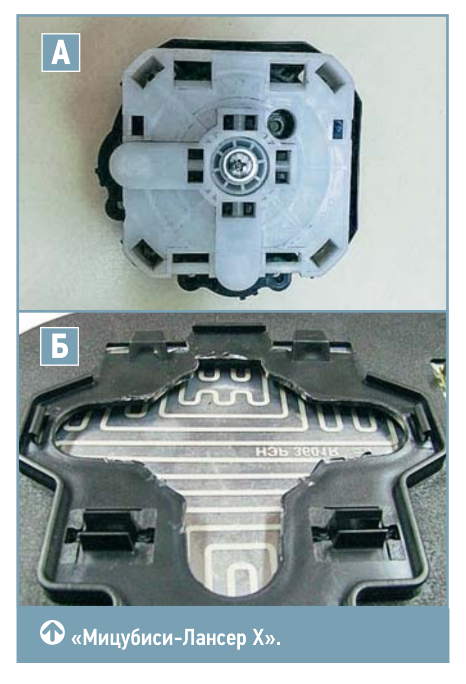
«Форд-Фокус».



БМВ 3-й серии.



«Мазда-3».



«Мицубиси-Лансер X».

А – тип крепления в корпусе зеркала. **Б – тип крепления зеркального элемента.**

Из-за хрупкости пластика и самого зеркала даже в теплом помещении не стоит пренебрегать дополнительным нагревом элемента. Годится штатный подогрев зеркал или обычный фен. Важно также смазать крепления, чтобы снизить усилия при монтаже. Если под рукой нет моторного масла, сгодится и подсолнечное.

Самое важное – определить тип крепления зеркального элемента. Если на руках уже есть новый, достаточно посмотреть на его пластиковое основание. В других случаях на помощь придет форум владельцев, где несложно отыскать фотографии запчасти.

Наиболее распространены четыре вида. Так, у обновленного «Форда-Фокус» второго поколения («Рено-Логан», «Дэу-Нексия», «Шкода-Октавия») зеркало крепится к площадке механизма регулировки четырьмя парами защелок, расположенными по кругу. К элементу можно подобраться со всех сторон. Проще всего оказалось снять его сверху, используя съемник для пластиковых элементов как рычаг. Можно воспользоваться отверткой или поддеть деталь пальцами. Конструкция позволяет также подлезть к креплениям элемента с обратной стороны, сняв накладку корпуса зеркала.

А, к примеру, на рестайлинговом БМВ 3-й серии с кузовом E46 с черного хода не подобраться. Поддевать элемент нужно с левой стороны, если это правое зеркало, и наоборот.

Встречается и прямоугольное расположение креплений, с крючками на площадке механизма регулировки (БМВ-X5 первого поколения, «Хаммер-H3», «Ленд-Ровер Дискавери 2»). Зеркальный элемент нужно осторожно отжать сверху и снять с крючков.

У «Мицубиси-Лансер X» (а также у «Ниссана-Мурано» первого поколения, «Лексуса-RX» первой и второй серий) на зеркале – комбинация двух направляющих сверху и двух обычных защелок снизу. Так что демонтаж надо начинать с нижней части.

На рестайлинговой «Мазде-3» первого поколения (и прочих «маздах», начиная с обновленной версии первой «шестерки») к делу приступаем с левой стороны (если меняем правое зеркало). Съемник бесполезен – действуем пальцами. По центру элемента – шарнирное соединение, а снизу и слева он крепится к тягам механизма регулировки. Очень полезно пометить, например, изолентой места креплений на элементе либо иметь перед глазами старый, чтобы знать, куда надавливать при установке, чтобы избежать сильного изгиба хрупкой детали, так как даже с нагревом и смазкой требуются приличные усилия. ЗР

ЖИЗНЬ

НАПРЯЖЕННАЯ СИТУАЦИЯ

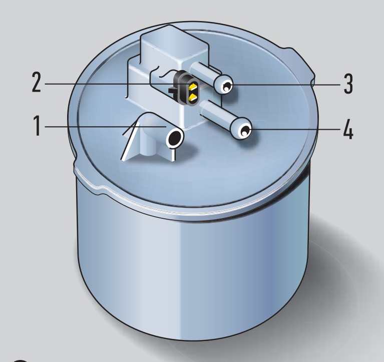
О нештатных случаях из практики автоэлектрика рассказывает **Анатолий Вайсман**.

Чем больше датчиков, электрических соединений и прочего, тем более вероятны отказы. Особенно неприятны те, о которых в инструкциях ни слова. Так, «десятка» одного клиента иногда категорически не желала заводиться, извещая об этом всю округу классической мелодией сигнализации. Пытаясь что-либо понять, хозяин вдруг заподозрил связь между ней... и педалью сцепления, на что знатоки отреагировали смехом. Но электрик насторожился. И не зря. Хотя охранную систему ставили в солидной фирме, провода под ковром на полу так натянули, что при выжиме сцепления нарушался контакт в одном из разъемов. На это и реагировала «охрана». Пришлось исправлять чью-то халтуру.

Вот другой пример. Мотор ВАЗ-2112 останавливался прямо на ходу и, заглохнув, не заводился минуты две. А когда оживал – надолго ли, предсказать было невозможно. Электрик заподозрил, что где-то в цепях управления двигателем есть место с плохим контактом, оно нагревается и ток прекращается вовсе. Остыв, цепь восстанавливается. Весьма кстати хозяин вспомнил, что беды начались вскоре после того, как приятель-меломан помог обзавестись «музыкой». Сообразив, что горе-умелец наверняка вынимал предохранители, электрик тут же нашел дефект. Предохранитель главного реле был воткнут так, что одна из ножек попала в зазор между разъемом и пластмассой корпуса. Последняя сильно нагревалась, «плыла», и контакт становился все хуже. Ремонт свелся к правильной установке предохранителя.

Следующий пример – иного рода. Хозяин старого «Фольксвагена-Пассат» с немалым пробегом ездил беззаботно – двигатель никогда не подводил. Дроссельное устройство с форсункой моновпрыска стояло на привычном месте, как бы взамен карбюратора, и ничуть не смущало. Но однажды машину будто сглазили: жмет водитель на газ, а в ответ провалы, рывки.

Поиск мы начали с электрического разъема управления форсункой.



Типичный автомобильный адсорбер: 1 – патрубок подвода воздуха из атмосферы; 2 – электроразъем управления; 3 – патрубок подвода разрежения от впускного трубопровода двигателя; 4 – патрубок вентиляции бензобака. Если неисправный клапан постоянно открыт, сильно обедненная смесь в цилиндрах может сделать холодный пуск невозможным.



С виду не датчик положения коленвала, а прямо-таки огурчик! Кто же знал, что внутри он с гнильцой!



Устройство продувки адсорбера. Выглядит замечательно, но клапан, увы, не закрывался.

Он был замаслен – мотор-то старый! Не нарушается ли из-за этого контакт? Но хозяин эту версию отмел: он, мол, уже мыл разъем бензином – безрезультатно! Да и электрик гнул свое: контакты у иномарки неплохие, вряд ли масло могло им мешать. А что, если дело вообще не в масле? Узнали, что владелец часто ездит на дачу по проселкам, – не попал ли песок в разъем? Решили промыть его заново – под хорошим давлением, фирменным средством. А когда закончили, хозяин воскликнул: «Совсем другое дело. Самолет, а не машина! Всем спасибо!» Песчинка, нарушавшая работу разъема, наконец-то уплыла. Вывод не нов. Немецкая техника живуча, но в нашей грязи не безотказна.

ВАЗ-2111 неожиданно заглох, а минут через двадцать легко завелся. Потом хорошенько прогрелся, сработал вентилятор, и мотор снова встал... Так, с вынужденными остановками, измученный владелец добрался до дома. Утром подался в сервис. Там разговор был короток: менять контроллер. Но блока на складе не оказалось. Доплелась машина до наших ворот. Быстро убедились в том, что при температуре двигателя около 105 ºС он останавливается как вкопанный.

Прочистили зазор датчика положения коленвала, проверили давление топлива – всё в норме, а горячий мотор все равно глохнет. Проблемы с зажиганием? Начали с модуля: известно, что он горазд на фокусы. Действительно, оказалось, что на модуль не приходит управляющий сигнал. Значит, дело в контроллере? Дотошно изучив старый, ничего не нашли. Поставили новый – а двигатель, прогревшись, снова упрямо замолкал.

Кто-то робко предложил попробовать другой датчик положения коленвала. Робко потому, что скептики-знатоки принялись иронизировать: дескать, работа этого прибора от температуры не зависит. Тем не менее датчик поставили. И что же? Двигатель прогрелся, включился вентилятор... и мотор продолжил деловито молотить. С полчаса его мучили – дефекта нет как

НАША СПРАВКА

Современный автомобиль оснащается системой улавливания паров бензина. С нею эти пары не теряются в атмосфере, вредя экологии, а сжигаются в двигателе, участвуя в его рабочих процессах. Главный элемент системы – угольный адсорбер с электромагнитным клапаном продувки, управляемым от контроллера машины. Когда клапан продувки открыт, адсорбированное активированным углем топливо в парообразном состоянии поступает во впускной трубопровод двигателя и участвует в его работе. Чтобы при этом не нарушались процессы смесеобразования, клапан включается и выключается с определенной частотой, – продолжительность этих импульсов зависит от режима работы двигателя.

нет. Видимо, внутри вроде бы исправного датчика скрывалась червоточинка, из-за которой при нагреве цепь рвалась. Жаль, датчик неразборный, а то докопались бы до истины.

Как видите, максимум неприятностей автомобилисту традиционно доставляет электрооборудование. Но не всегда. В одно прохладное утро не завелся «Хёндэ-Акцент». Помучившись с полчаса, хозяин почти машинально снял разъем с датчика абсолютного давления и включил стартер. Двигатель как ни в чем не бывало заурчал и до конца дня, пока был теплый, пускался с пол-оборота. Однако на следующее утро всё повторилось. Владелец завел мотор уже проверенным способом и помчался в магазин за новым датчиком абсолютного давления. Но спустя день мотор и с ним не проснулся. Поехали в солидный автосервис – там лихо заменили все приборы зажигания. Наутро оказалось, что «ковровая бомбардировка» не помогла.

И вот машина у нас. Вывернув свечи, увидели подозрительно белые тепловые конусы изоляторов. Значит, смесь бедная, где-то к ней подмешивается посторонний воздух. Жидкостью WD-40 пролили возможные места подсосов, но ничего не нашли. И только тут на глаза попался клапан адсорбера. Вспомнили: если он все время открыт, то через него атмосферный воздух и подсасывается в цилиндры. Тут уж холодный мотор никак не заведешь. В два счета клапан сняли, подсоединили к вакуумной установке: так и есть, убит. Для пущей наглядности слесарь даже применил испытанный метод: попытался присосать клапан к языку, – не вышло. Естественно, после замены мотор стал вести себя как положено.

А напоследок напоминаю: в холод даже мелкие неприятности имеют свойство усугубляться. Делайте выводы – зима на носу! ЗР

ПОЛОВИНА ЖИЗНИ

Дмитрий Федоров

VOLKSWAGEN POLO

- Изготовитель – «Фольксваген Груп Рус», Россия
- Год выпуска – 2010-й
- В эксплуатации «За рулем» – с августа 2010 года
- Пробег на момент отчета – 55 000 км

Публикации ЗР – 2010, № 10; 2011, № 5, 10; 2012, № 5

НЕ ТОЛЬКО ПОДАРКИ

Вот ведь повезло: на 53-й тысяче пробега мы обрели новые поршни. Абсолютно бесплатно! К тому же новый комплект нашелся на московском складе. Несколько дней разлуки, пока шел ремонт, мне пытался скрасить подменный хэтчбек «Поло» в самой бедной на земле комплектации. Мотор в 84 силы, стойко ненавидящий его меланхолию робот, такой же, как на моем седане, ударопрочный пластик в салоне и ужасающий визг в поворотах 14-дюймовых шин «Данлоп» только укрепили мою любовь к родине и русскому «Поло».

Да, мой седан, оказывается, не так уж плох! Тем более теперь, когда непрогретый мотор не стучит, как озябший на холоде барабанщик, а сладко шелестит серенаду падающим осенним листьям. Так можно жить! А не грешить в стотысячный раз на подло стучащие гидрокомпенсаторы, которые нам уже поменяли на 30 тысячах. Тогда «Поло» взял паузу, чтобы через три тысячи забубнить вновь. Правда, в зависимости от погоды и положения планет в знаках зодиака он мог стучать, а мог и не стучать – чем вводил в заблуждение даже суровых мастеров нашего техцентра.

Раз в несколько месяцев «Поло» дарил сюрприз: скажем, я находил на коврике выпавший откуда-то саморез. А однажды вдруг предостерегающе пропала приятно подставляющаяся под палец кнопка с рычага стояночного тормоза. Оказывается, она прикрывала ужасающе грубую пластиковую кость. Ничто не происходит в этом мире случайно – учил меня автомобиль.

Через пару месяцев после исчезновения кнопки ручника машина встала на дыбы, когда я попытался после нескольких дней стоянки отъехать задом от тротуара. Ситуация была почти философская: впереди бордюр, в который уперлось под углом правое колесо, прямо перед носом столб, а назад «Поло» не хотел никак – видимо, решил-таки покончить жизнь самоубийством. С большим трудом я его отговорил, он же сопротивлялся и жег сцепление, пока я, прикидывая расстояние до столба, взбирался на бордюр, срывая с места закисшие тормозные барабаны.

И с какого-то момента мой «Фольксваген» стал настолько возмущаться тем, что родился именно в России, а не в Индии или, скажем, в ЮАР, что только теплое покровительство фирмы (что ни говорите, нам все-таки сказочно повезло!) позволило продолжить совместную жизнь с машиной.

От пресловутого стука, приписываемого гидрокомпенсаторам, мы снова попытались избавиться на ТО-45 000 км, но нам вежливо напомнили, что халява бывает только раз: гарантия закончилась несколько месяцев назад. Мол, если есть желание и лишние деньги, можно, конечно, разобрать мотор, однако сами понимаете: это лотерея, – вдруг компенсаторы в порядке, а стучит что-то другое, еще неведомое?

Но мы и так получили счет в 25 с лишним тысяч рублей за ТО и прочие вещи, обязательные для владельца не такой уж и старой машины. Перечисляю. Замена вентилятора отопителя, который еще летом при 40 000 км пробега начала бить дрожь на любых скоростях, а вместе с ним трясло всю переднюю панель (вердикт дилера – потеря балансировочных грузиков, а на самом деле он просто забился пылью). Замена правого




Вентилятор отопителя после очистки заработал как новый.


Кнопка ручника будто растворилась – на полу я ее так и не нашел.

вентиляционного дефлектора (шторки просто рассыпались, когда девичья рука пыталась его прикрыть). Новый ролик в приводе навесных агрегатов – старый не отвалился только чудом. Посоветовали также обязательно поменять стартер (еще 20 с лишним тысяч), который упорно не желал расцепляться с мотором после пуска, истошно при этом вопя. И это еще не самое интересное.

Не думаю, что в сервисе компании «Авто Алеа» намеренно решили уничтожить меня, а заодно и этот злополучный экземпляр, чтобы полностью замести следы, но, выруливая с редакционной стоянки (из сервиса машину пригнал другой сотрудник), я сразу почувствовал неладное. На руле отсутствовало хоть какое-то усилие, которым «Поло» и раньше-то не баловал. Лиха беда начало: на ходу при поворотах руль отказывался возвращаться в «нулевое» положение, машина на дороге вообще не стояла. И тут я вспомнил, что помимо официального списка работ, приведенного в наряд-заказе, была еще одна операция, о которой коллеге, получавшему авто, сказали мимоходом. Дескать, сейчас на всех «поло» принудительно меняют наконечники рулевых тяг, на вашем вроде всё в порядке, но мы и их поменяли – подарок от фирмы…

Только вот отрегулировать схождение колес никто не додумался. Проверка на электронном стенде показала, что между правым и левым колесами разница в схождении была восьмикратная!

АДАПТИРОВАН К АФРИКЕ?

В общем, будь я обычным покупателем «Фольксвагена-Поло», у которого гарантия только что кончилась, а основные проблемы, видимо, только начались, пошел бы требовать правды у фирмы-производителя. Я хоть и не покупатель, но двинулся тем же путем. Разница лишь в том, что обычный человек мог дожидаться признания дефекта месяцами, а редакционный «Поло» в один прекрасный день, наступивший всего через пару тысяч километров пробега после того злополучного ТО, отправился из редакционного двора прямиком на родной завод, в Калугу.

Через несколько дней меня пригласили забрать машину. Немецкие специалисты уверяли, что всё не так страшно, как я описал. Мне показали прокладки, заботливо уложенные между задним стеклом и третьим стоп-сигналом, призванные устранить скрип, рассказали, что заменили ролик в приводе навесных агрегатов – старый держался чудом (если кому-то фраза показалась знакомой, вернитесь на четыре абзаца назад), да и стартер совсем новый. Но вот стука двигателя они не слышали – может, потому, что «Поло» все время находился в теплом помещении?

Эта машина, казалось, была окутана отеческой любовью. А я всё не унимался и сыпал вопросами. Почему ветровое стекло такое мягкое, что уже к 20 тысячам сплошь словно в мелких ворсинках – в солнечную погоду или в свете встречных фар я вместо дороги наблюдаю копию Млечного Пути? А вы уверены, господа, что электрооборудование рассчитано на русские морозы? Почему же, если я включаю в сильный холод, ниже минус двадцати, обогрев заднего стекла, обороты печки заметно падают? И почему стекло до конца не отмерзает, равно как и зеркала? Не виноват ли слишком слабый генератор?

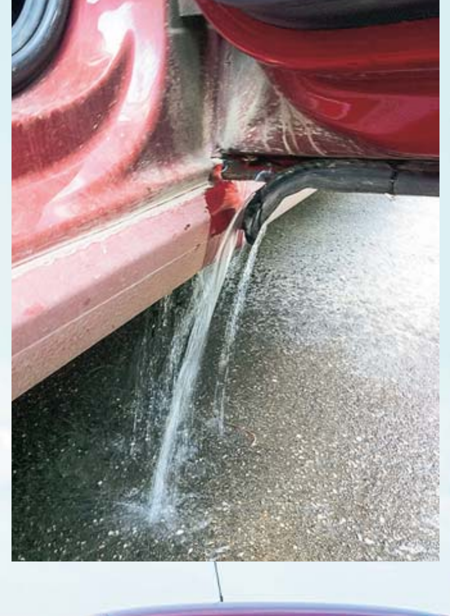
Мои претензии к слабой энергосистеме немцев удивили. А я обрел еще бóльшую уверенность, что седан

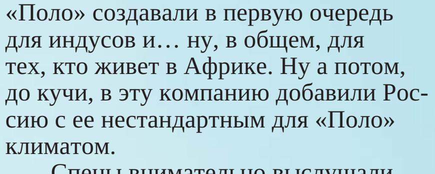
Расходы на эксплуатацию и обслуживание Volkswagen Polo (12 000–55 000 км)*, руб.

Расходы на содержание: 12 000–35 000 км	142 306
Из них на бензин (А95, средний расход 8,5 л/100 км)	50 632
Расходы на содержание: 35 000–55 000 км	93 404
Из них на бензин (А95, средний расход 8 л/100 км)	64 560
ТО-45 000 км (включая ремонт отопителя)	25 784
Щетки стеклоочистителя	1300
Лампочки фар (2 шт.)	560
Проверка схождения-развала	1200
Общие расходы: 12 000–55 000 км	235 710
Из них на бензин (А95, средний расход 8,3 л/100 км)	115 192
Стоимость 1 км пробега	5,48

**Без учета марафона «60 часов «За рулем» (0–12 000 км), а также расходов на полисы ОСАГО и каско.*

После нескольких ливней я уже в обязательном порядке провожу данную процедуру с задними дверями.





«Поло» создавали в первую очередь для индусов и… ну, в общем, для тех, кто живет в Африке. Ну а потом, до кучи, в эту компанию добавили Россию с ее нестандартным для «Поло» климатом.

Спецы внимательно выслушали и записали все нарекания, а мне предстояло возвращение домой. После «Пассата СС», принесшего меня в Калугу волшебством наддувного мотора, «Поло» казался невзрачной деревенской лошадкой, а никак не ахалтекинским скакуном. Породы не чувствовалось. Но в салоне было тепло, а бежал он споро и уверенно. Что еще надо от исправного автомобиля?

А потом было лето, ливни: заплескалась вода в задней правой двери, потом в задней левой. И всё звучал уже надоевший стук непроснувшегося двигателя. Случайно оказавшись близ головного офиса «Фольксвагена», что у станции метро «Калужская» (интересно, это совпадение или загадочная корпоративная унификация?), решил пригласить знакомых сотрудников на свой «необыкновенный концерт». Они вышли – но концерта не случилось: мотор еще не успел остыть. Неловкая пауза была прервана кем-то со стороны производителя: «Так он у вас стучит, когда холодный? Машина из первых партий? Мы знаем об этой проблеме: у поршней тепловой зазор с цилиндрами немного больше, чем нужно. Мы будем менять поршни всем, кто обратится с этой неисправностью. Сейчас узнаем, есть ли детали на складе».

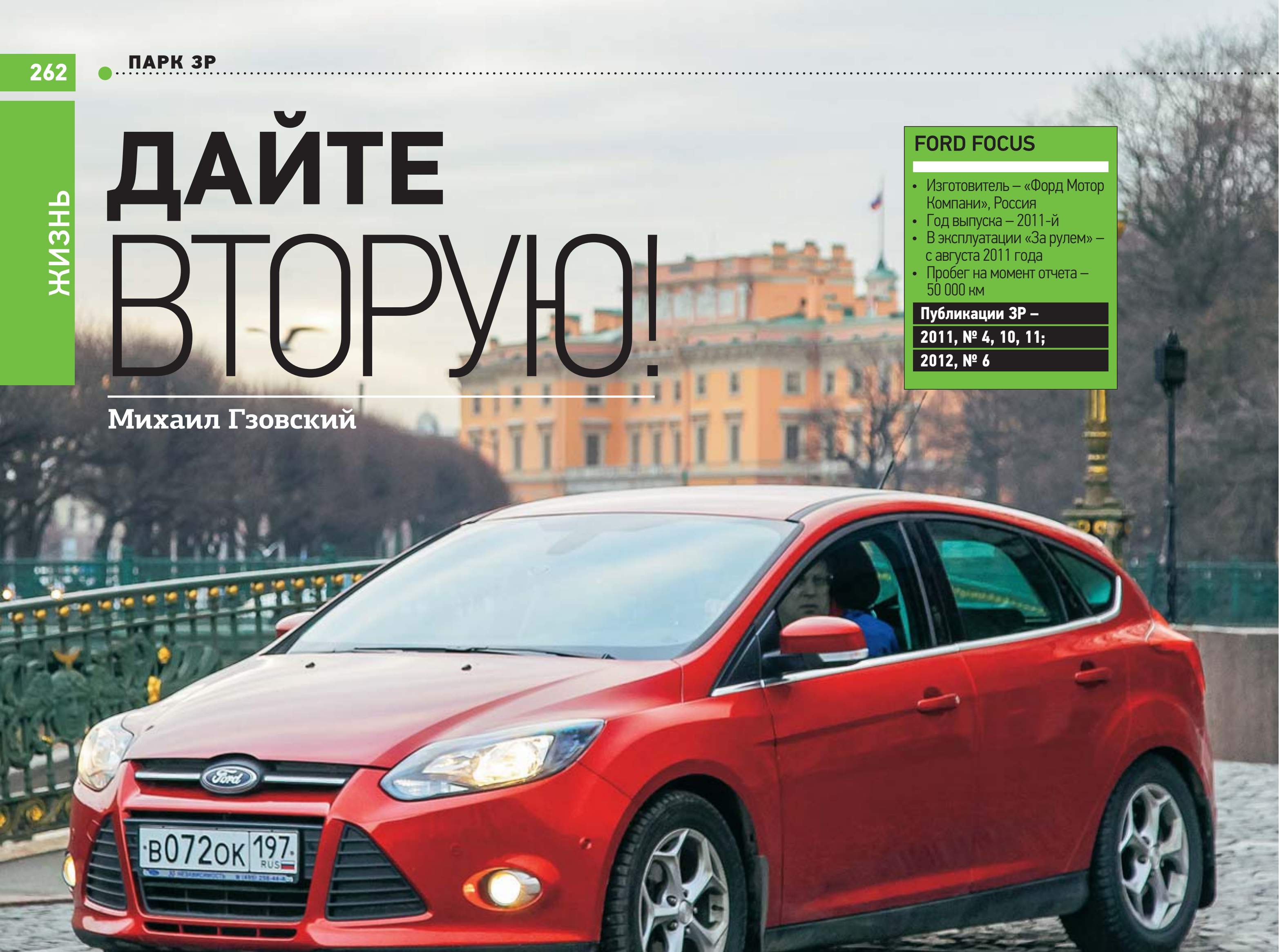
С момента, когда на моем «Поло» появился стук, прошло почти два года и 30 тысяч километров… ЗР




«ВСЕГДА В ДВИЖЕНИИ!
МОТО
ОТ 52,30 РУБ. ЗА НОМЕР
КАТАЛОГ «ГАЗЕТЫ И ЖУРНАЛЫ»
ОАО «АГЕНТСТВО «РОСПЕЧАТЬ»
Индекс (полугодие / год): 70594 / 72391
КАТАЛОГ «ПОЧТА РОССИИ»
ООО «МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПОДПИСКИ»
Индекс (полугодие / год): 99195 / 99582
ОБЪЕДЕНЕННЫЙ КАТАЛОГ
«ПРЕССА РОССИИ»
Индекс (полугодие / год): 43254 / 29276
реклама

ДАЙТЕ ВТОРУЮ!

Михаил Гзовский



FORD FOCUS

- Изготовитель – «Форд Мотор Компани», Россия
- Год выпуска – 2011-й
- В эксплуатации «За рулем» – с августа 2011 года
- Пробег на момент отчета – 50 000 км

Публикации ЗР – 2011, № 4, 10, 11; 2012, № 6

С момента предыдущего отчета минуло 25 000 км, и за это время скучать «Фокус» не давал. Напомню, в прошлой публикации я жаловался на несколько плавающих неисправностей, которые до сих пор остались невылеченными. По-прежнему водительский стеклоподъемник в автоматическом режиме работает через раз, и по-прежнему в холод плохо закрывается водительская же дверь. Второй дефект, судя по нескончаемым веткам в интернет-форумах, массовый и неизлечимый. Что и доказало очередное ТО: увы, мои жалобы так и остались незамеченными.

Впрочем, о таких мелочах вскоре забыл. Потому что при пробеге 43 000 км «Фокус» нокаутировал: я спокойно тронулся со светофора, но включить вторую передачу не получилось – неожиданно раздался скрежет, рычаг заклинило. Причалив у обочины и заглушив мотор, попытался расшевелить механизм выбора передач, и – о чудо! – удалось. Но радость длилась недолго: помимо первой передачи в моем распоряжении осталась только третья и задний ход.

Решил воспользоваться ситуацией и проверить, как работает служба Ford Assistance. Один звонок, и мне были готовы бесплатно предоставить эвакуатор и отвезти машину на станцию, к которой она прикреплена. Что ж, приятно! Впрочем, решил не терять время на ожидание. Кое-как добрался до станции своим ходом и сдал машину на диагностику. По пути «Фокус» с включенной аварийкой, едущий медленнее потока, дважды останавливали доблестные сотрудники ДПС, – как вы понимаете, вовсе не для того, чтобы оказать помощь.

Диагноз поставили неутешительный и расплывчатый: внутреннее разрушение коробки передач. Большей конкретики вытянуть не удалось, однако, к чести сервисменов, узел они поменяли по гарантии, хотя и уверяли, что такие случаи единичны. Но пришлось повоевать за сроки: первоначально коробку в сборе грозились везти месяц! А так – покатался на метро всего десять дней. Еще один гарантийный случай коснулся рулевого управления: при вращении руля на парковке стал отчетливо слышен стук. Виновников быстро нашли – ими оказались опорные подшипники передних стоек.

Недавно, профилактически заглянув под машину, обнаружил, что течет сальник полуоси (в прошлый раз его заменили по гарантии) – очередной повод записаться на прием к механикам. Не решена и проблема с мотором:

Расходы на эксплуатацию и обслуживание Ford Focus (10 000–50 000 км), руб.

Расходы на содержание: 10 000–25 000 км	55 703
Из них на бензин	44 434
Расходы на содержание: 25 000–50 000 км	94 015
Из них на бензин (А95, средний расход 9,2 л)	71 300
ТО-30 000 км	8900
Свечи зажигания (3 комплекта)	2376
Диагностика двигателя	2239
ТО-45 000 км	9200
Общие расходы: 10 000–50 000 км	149 718
Стоимость 1 км пробега	3,74

**Без учета марафона «60 часов «За рулем» (0–10 000 км), а также расходов на полисы ОСАГО и каско.*

при вполне умеренном среднем расходе бензина он, тем не менее, работает совсем не как часы.

В предыдущем отчете я сетовал на нежелание «Фокуса» ехать на холодную. С некоторых пор и в теплую погоду «Форд» преследуют неприятности. При движении внатяг периодически слышу хлопок во впускном коллекторе, сопровождающийся рывком. При этом система самодиагностики машины никак не реагирует на происходящее. Компьютерная диагностика на станции тоже не выявила неисправности, поэтому нам пришлось оплатить процедуру и в очередной раз поменять закопченные свечи. Естественно, тоже за свой счет. Этой полумеры хватает на пару сотен километров, после чего все возвращается на круги своя: ухудшение динамики, хлопки. Утомившись платить за свечи, стали решать эту задачку своими силами – и, кажется, успешно! Каким образом? Читайте в следующем отчете. ЗР



Виновник стуков при вращении рулевого колеса – опорный подшипник стойки.



Вот так выглядят свечи, ввернутые в цилиндры всего 300 км назад. Что-то не в порядке!

Течь сальника полуоси – похоже, фирменная болезнь «Фокуса».





CHEVROLET CRUZE, универсал

- Изготовитель – «Шевроле», Республика Корея
- Год выпуска – 2013-й
- Пробег на момент отчета – 11 000 км

БУДНИ ЧЕМПИОНА

Вадим Крючков

Три счастливчика из числа приславших заполненные анкеты для Гран-при «За рулем» станут обладателями автомобилей «Шевроле-Круз». Прекрасный повод познакомиться с моделью поближе. Тем более что есть возможность рассказать о «крузах» с разными типами кузова. Стартуем с универсала.

Производитель подает этот автомобиль так: «С гоночной трассы – в ваш гараж». К тому же утверждает, что подвеска универсала спроектирована в Европе, а доведена на знаменитом немецком треке «Нюрбургринг». И подчеркивает: такая же на седане, трехкратном победителе WTCC.

СПОРТИВНЫЕ ГЕНЫ

Господа маркетологи, вас никто за язык не тянул. Мы прекрасно представляем, чем отличается гоночная машина от серийной, но тоже любим обгонять на «Шевроле» куда более престижные автомобили. А потому оценим способности чемпиона на трассе «Смоленское кольцо».

– Возможности шасси на голову выше способностей силового агрегата, – констатировал тест-пилот после заездов.

М-да, а поначалу казалось, что 140 сил с объема 1,8 литра – как минимум неплохо. Но против фактов не попрешь. Ни мотор, ни 6-ступенчатый автомат особой резвости универсалу не придают. Зато подвеска действительно великолепна. «Круз» едет по гоночной трассе очень правильно, это видно даже со стороны. Хороши и тормоза. Первые признаки снижения эффективности из-за перегрева наступают лишь на пятом-шестом круге, – хороший показатель для серийной машины. А время? Тоже неплохо. Убираем показатели всех суперкаров и заряженных версий, что испытывали на этой трассе, и получаем вполне закономерный результат: впереди «Круза» только «Ауди-А1». Чемпионские гены универсала несомненны. Требовать же действительно шустрого мотора от относительно недорогого автомобиля не приходится.

АППЕТИТ ВНЕ ПОДИУМА

Поездка до гоночной трассы и обратно – в сущности, прогон испытуемого по стандартному маршруту. Как проявил себя «Круз» на дорогах общего пользования? Отмечу точность рулевого управления и всеядность подвески. Иногда, правда, снизу громко бухает, но у кого не бывает! Неплоха проходимость универсала. Проселок (такой же, как большинство скверных подъездов к даче) он одолел без проблем. В повседневной жизни мощности мотора хватает – «Шевроле» вполне способен обгонять конкурентов. Амбиции поклонника марки будут удовлетворены, ну а ярые любители активной езды наверняка выберут другую машину.

Без малого полторы тонны снаряженной массы и автомат – враги экономичности. В городе при выключенном кондиционере и загрузке «только водитель» топлива уходило от 12,5 до 14 литров на сотню. Режим езды был спокойным, остальное зависело от пробок. На тест ездили втроем, вдобавок багажник забили доверху. По магистрали М1 двигались в среднем темпе, не разгонялись выше 120 км/ч – и снизили расход до 8,4 литра. Обратный путь преодолели, держа разумные 95–100 км/ч, – получили 7,2 литра на сотню. Формула успеха: не хотите лишних трат – как можно меньше удалых разгонов, заставьте себя равномерно пилить на шестой передаче. Насчет экономичности тяжелый универсал с автоматом отнюдь не чемпион.

НЕДОСТИЖИМАЯ ЦЕНА

В этой номинации «Круз» без преувеличения вне конкуренции. Наш универсал в максимальной комплектации – с кожаным салоном, парктрониками, камерой заднего вида и прочими благами – стоит



Профессиональному пилоту автомобиль не доставит удовольствия, а рядовому поклоннику марки без гоночных амбиций придется по душе.

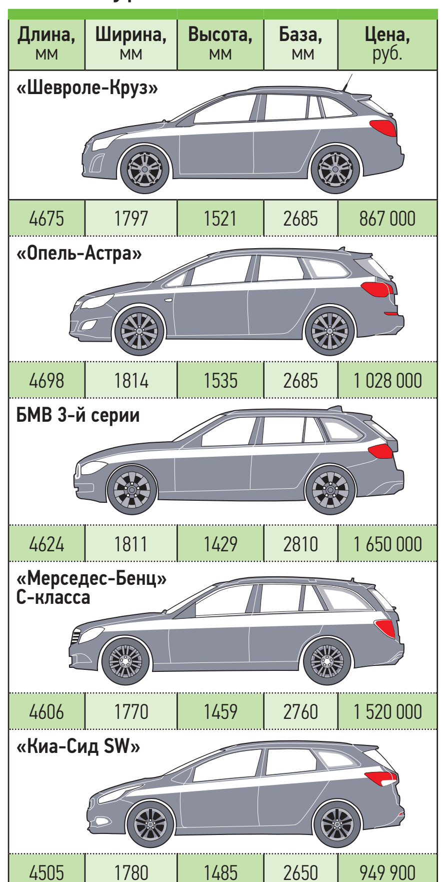


Чтобы достать поклажу, совсем не обязательно шторку багажника полностью складывать, можно лишь приоткрыть (направляющие скользят вдоль задних стоек). Очень удобно в дождь: содержимое грузового отсека остается сухим.

Шторка прогнется, кажется, даже под весом бейсболки. Для предметов потяжелее у спинок задних сидений есть прочная полка. И шторка, и полка съемные. Если вдобавок сложить задние сиденья, получите необъятный трюм для груза.



Чемпион на фоне конкурентов



Модель	Длина, мм	Ширина, мм	Высота, мм	База, мм	Цена, руб.
«Шевроле-Круз»	4675	1797	1521	2685	867 000
«Опель-Астра»	4698	1814	1535	2685	1 028 000
БМВ 3-й серии	4624	1811	1429	2810	1 650 000
«Мерседес-Бенц» С-класса	4606	1770	1459	2760	1 520 000
«Киа-Сид SW»	4505	1780	1485	2650	949 900

чуть меньше 870 000 рублей, а в базе и вовсе 665 тысяч.

Поначалу кажется, что универсал «Шевроле» размерами не уступает автомобилям классом выше – скажем, «Фольксвагену-Пассат» и «Опелю-Инсигния». Но все-таки он меньше, хотя и ненамного. А вот прямые конкуренты уступают «Крузу» в размерах, а сто́ят больше. Зачастую даже модели классом ниже, причем с кузовом седан или хэтчбек, дороже «Круза». Посмотрите таблицу, где собраны показатели универсалов в похожей комплектации. Впечатляет! Конечно, никто не отменял соображений престижа, но, если руководствоваться только практичностью, «Круз» – настоящий чемпион. ЗР



На вопросы читателей отвечает начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции

Виктор Нилов

ШТРАФ ОТ УЧАСТКОВОГО

? ***В Татарстане участковые составляют протоколы и штрафуют за нарушение правил парковки – в частности, на газонах и тротуарах. Законно ли это?***

Николай, Набережные Челны

В перечень административных правонарушений (в том числе касающихся дорожного движения), которые могут рассматривать старшие участковые уполномоченные полиции и участковые уполномоченные полиции (пункт 9 части 2 статьи 23.3 КоАП РФ), не входит предмет статьи 12.19 КоАП РФ, которая устанавливает ответственность за нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств (ТС). В то же время законодательство субъектов Российской Федерации может наделить данными полномочиями указанную категорию сотрудников полиции – в части, не противоречащей КоАП РФ (например, статья 3.6 Кодекса Республики Татарстан об административных правонарушениях «Нарушение муниципальных правил благоустройства территорий поселений и городских округов, муниципальных правил обращения с отходами»).

СМС – БЕСПЛАТНО

? ***ПДД запрещают разговаривать по телефону во время движения. А можно ли отправлять СМС? Если нельзя, то какой за это штраф?***

И. Костюченко, Тверь

Прежде всего хочу призвать вас внимательно ознакомиться с содержанием пункта 2.7 Правил дорожного движения, который, в частности, запрещает водителю пользоваться во время движения телефоном только при условии, что он не оборудован техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук. Ответственность за игнорирование данного запрета установлена статьей 12.36.1 КоАП РФ. Из конструкции указанных норм следует, что запрет касается только переговоров по телефону, но не процесса набора и отправления коротких текстовых сообщений. Однако в данном случае крайне важно опираться на здравый смысл, поскольку совершение указанных действий водителем в процессе управления ТС создает непосредственную угрозу безопасности дорожного движения. Если по этой причине случится дорожно-транспортное происшествие, ответственность ляжет главным образом на водителя, отвлекшегося от управления для отправки СМС.

ТОНИРОВКА И ЗДОРОВЬЕ

? ***Врач настоятельно рекомендовал мне не находиться на солнце. Могу ли я на этом основании затонировать передние стекла автомобиля? Если да, то достаточно ли будет предъявить сотрудникам ГИБДД выписку из истории болезни?***

Ирина Хмелевская, Московская область

Нормы светопропускания автомобильных стекол установлены Техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств. Так, светопропускание ветрового и передних боковых стекол автомобиля должно составлять не менее 70%. Указанные нормы привязаны исключительно к ТС и не предусматривают каких-либо исключений, в том числе связанных с состоянием здоровья водителя или пассажиров.

ВОЗВРАТ ПРАВ ЭМИГРАНТАМ

? ***Лишили прав на полтора года. Могу ли я получить права досрочно, если выезжаю на постоянное жительство за пределы России?***

А. Егиазарян, Москва

Нет, не можете. Статья 32.6 КоАП РФ устанавливает, что водительское удостоверение подлежит возврату по требованию его владельца в течение одного рабочего дня только по истечении срока лишения права управления ТС.

ГДЕ ПРОЙТИ ТЕХОСМОТР

? ***Куда обратиться для прохождения техосмотра – в ГИБДД или теперь только к коммерсантам?***

Валерий Петров, Москва

В соответствии с федеральным законом от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», технический осмотр проводится операторами техосмотра – юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, аккредитованными в установленном порядке Российским союзом автостраховщиков. Кроме того, до 1 января 2014 года обязанности по осуществлению государственного технического осмотра ТС и прицепов к ним в местах, которые соответствующим образом оборудованы для этого, возлагаются на подразделения Госавтоинспекции. Выбор места проведения осмотра остается за владельцем.

РАЗРЕШЕНИЕ НА ФОНАРИ

? ***В рамках тюнинга хочу установить на ВАЗ-2112 другие задние фонари, известного корейского производителя. Можно ли это сделать?***

Макс Рэйсер, Ленинградская область

Внешние световые приборы ТС непосредственно влияют на безопасность дорожного движения, поэтому должны быть сертифицированы в составе ТС той марки и модели, на которую планируется их установка. Подтверждается данный факт копией сертификата, которую можно получить у продавца. Если такого документа нет, то установка нештатных фонарей будет рассматриваться

как внесение изменений в конструкцию ТС. Данную процедуру следует оформить в порядке, предусмотренном приказом МВД России от 7 декабря 2000 года № 1240, что предполагает ряд обязательных этапов. Владелец должен обратиться в Госавтоинспекцию по месту учета ТС с соответствующим заявлением, получить в уполномоченной организации заключение о возможности и порядке внесения изменений в конструкцию. После выполнения рекомендованных работ обязательна проверка качества их выполнения в Госавтоинспекции. Далее владелец получает свидетельство о соответствии конструкции требованиям безопасности. На заключительном этапе при необходимости вносятся изменения в регистрационные данные ТС.

ПОЖИЗНЕННОЕ ЛИШЕНИЕ

? ***Слышал по радио, что в нашей области живет человек, лишенный водительского удостоверения на 64 года. Такое возможно?***

В. А. Борисов, Кемеровская область

Такая ситуация возможна, если водитель, уже лишенный права управления ТС, неоднократно привлекался к административной ответственности аналогичного вида. В соответствии с частью 3 статьи 32.7 КоАП РФ следующий срок лишения прав начинается с даты, следующей за днем окончания срока предыдущего административного наказания.

ДИПИММУНИТЕТ

? ***Я иностранный гражданин, работаю в Москве, в посольстве одного из европейских государств. Могут ли задержать мой служебный автомобиль в случае нарушения дорожного законодательства?***

Даниэль, Москва

Согласно части 2 статьи 2.6 КоАП РФ иностранные граждане, совершившие на территории Российской Федерации административные правонарушения, подлежат административной ответственности на общих основаниях. В случае, если иностранный гражданин обладает дипломатическим иммунитетом, применяются соответствующие нормы международного права, предусмотренные Венскими конвенциями от 18 апреля 1961 года «О дипломатических сношениях» и от 24 апреля 1963 года «О консульских сношениях». Так, согласно требованиям Административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утвержден приказом МВД России от 2 марта 2009 года № 185), при совершении административного правонарушения иностранным гражданином, пользующимся иммунитетом, сотрудник Госавтоинспекции составляет протокол либо выносит определение о возбуждении дела об административном правонарушении, а документы возвращает владельцу. Меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении к таким лицам не применяются. Если же имеются достаточные основания полагать, что иностранный гражданин, пользующийся иммунитетом, управляет ТС в состоянии опьянения, сотрудник Госавтоинспекции принимает меры к прекращению дальнейшего движения ТС – до того момента, когда будет предоставлен другой, трезвый водитель.

ДЕНЬГИ НА ВЕТЕР!

Итак, вы захотели приобрести автомобиль. Пусть не новый, но все равно хороший, надежный, красивый, экономичный, вместительный и т. д. Словом, машину своей мечты.

Я ХОЧУ ЕЁ! И ТОЛЬКО ЕЁ!

1. Перед покупкой вы обязательно полистаете автомобильную прессу, чтобы выяснить, что о выбранной машине пишут профессионалы. Узнаете о наличии сервисной базы и запчастей.



3. И правда, есть такой! И цвет ваш, и комплектация, а главное — дешевле рыночной цены процентов на тридцать! Одно плохо: машина — в соседнем городе. По телефону владелец соглашается придержать ее для вас, но за услугу просит залог: 5–8 тысяч рублей.



5. Однако телефон продавца молчит или «...номер абонента не существует». После сотого набора вы поймете-таки, что деньги никто не вернет. Увы, налицо «развод».



2. Сориентировавшись насчет марки и модели, вы начинаете методично штудировать сайты с предложениями о продаже авто. Конечно, вы представляете, сколько примерно стоит выбранная вами машина, — но вдруг найдется хороший экземпляр «за недорого»?



4. Вы бежите в банк и переводите задаток — уж больно машинка хороша! Затем отпрашиваетесь с работы, чтобы немедленно поехать за своей автосказкой.



6. Наш совет: выбирайте авто на вторичном рынке из тех, что можете посмотреть лично. Тест-драйв и осмотр документов экспертом стоят денег, но вовсе не тех, что вы рискуете потерять на залоге за виртуальную автоласточку.

Многоуважаемые знатоки Автомобиля! Обращаемся к вам с простой, но важной для вас просьбой. Присылая советы, не забывайте сообщать свой обычный, почтовый адрес с шестизначным индексом, фамилию, имя и отчество (полностью), а также телефонный номер для связи. Это существенно упростит и ускорит как отправку вам заслуженных призов, так и решение других возможных проблем.

Отдел рынка и эксплуатации автомобилей «За рулем»

НА ХИТРУЮ ГАЙКУ

А. ТУКАЛО,
Московская область

Однажды ремонтировали «Рено-Меган» 2003 года выпуска. Понадобилось открутить болты крепления кронштейнов капота к кузову. А они, как оказалось, были ввернуты в закладные гайки, доступа к которым извне просто нет! К сожалению, мы это поняли, лишь когда гайки куда-то провалились. Оценив фронт работ, решили подыскать для достаточно старой машины более рациональное и дешевое решение.



Оно простое. Кронштейны прикрепили к кузову стальными заклепками (см. фото). При установке заклепки ее стержень с внутреннего конца раскрывается, как цветок, и соединяет детали вполне надежно. После ремонта этот автомобиль ездит уже свыше года без каких-либо замечаний.

Приз автору совета – **комплект сервисных жидкостей** CoolStream: очиститель системы охлаждения, антифриз Premium 40, низкозамерзающая (–25 °С) стеклоомывающая жидкость.







МОКРОЕ ДЕЛО

В. КЛЮЧНИКОВ,
Московская область

Погружной бензонасос нередко крепится большой пластмассовой гайкой – просто и дешево в изготовлении. Но есть и недостатки. Например, по условиям монтажа гайка довольно сильно затянута – голыми руками не возьмешь. А бить по ее выступам, особенно в мороз, не рекомендуется: материал хрупок.



Но не покупать же специальный ключ только ради того, чтобы однажды открутить гайку. Одно из возможных решений – на снимке. Такое приспособление можно за несколько минут изготовить из парочки подходящих винтовых хомутов, затянув их, как здесь показано. Усилие при откручивании распределяется между выступами гайки, и ее несложно стронуть с места ударами по хомутам без риска сломать.

Приз автору совета – **набор автохимии** компании «ХАДО».





ПОЛЕЗНЫЙ НАПИТОК

М. УДИЛЬЩИКОВ, Москва

С некоторых пор вожу в багажнике двухлитровую пластиковую бутылку недорогого пива. А толчком к этому послужил следующий случай. Воскресным утром, выйдя из деревенского магазина, увидел, что из моторного отсека моей «Дэу» валит дым! Бросился к машине, открыл капот, но пламя взметнулось, обожгло – и я даже не разглядел, что же там горит. Огнетушитель нашел быстро, но он оказался неисправен. Признаюсь честно, я по-настоящему растерялся… И тут из-за покосившегося забора возник мой спаситель – как после оказалось, местный механизатор. Уже с утра навеселе, и в руке большущая бутыль пива! Воскликнув что-то насчет блинов, он встряхнул бутыль, отвернул пробку – и, не жалея содержимого, вмиг погасил пламя! Осталось лишь отблагодарить его за находчивость.

От отдела рынка и эксплуатации. С теоретической точки зрения бутыль пива, может, и надежней огнетушителя. Вот только зимой с пивом хлопотно – замерзает на морозе, так что в случае возгорания без огнетушителя все же не обойтись. Да и по правилам положено возить его с собой!

Приз автору совета – набор автокосметики Turtle Wax компании «Феникс Юнайтид».



ВСЕПОГОДНАЯ ЗАЩИТА

Е. КОЛИСТРАТОВ,
Калужская область

Всем известно, как много времени занимает прогрев ветрового стекла зимой, особенно когда автомобиль ночует на улице. А если мотор дизельный и без наворотов вроде электрического отопителя салона или обогрева стекла, то время практически удваивается.

Я вышел из этого положения очень просто: купил пару метров теплоизоляционного материала с фольгой и использую его как чехол, которым плотно накрываю стекло снаружи. Края прижимаю передними дверьми. При необходимости можно трогаться в путь почти сразу после пуска. Летом укрываю стекло этим же чехлом. Плюсы те же, вдобавок салон меньше нагревается солнечными лучами.

Приз автору совета – **набор автокосметики** компании «Сапфир».



ПРОСТЫЕ ВЕЩИ

С. МЛОКОСЕВИЧ, Санкт-Петербург

На «классике» перестал работать насос омывателя по самой банальной причине: пружинки, поджимающие щетки, полностью съела ржавчина – и контакта с коллектором не стало. Первое, что пришло в голову, – воспользоваться пружинками от шариковой ручки. Решение оказалось удачным: несколько лет, пока машина оставалась в моем распоряжении, моторчик насоса крутился без замечаний.

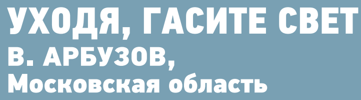
* * *



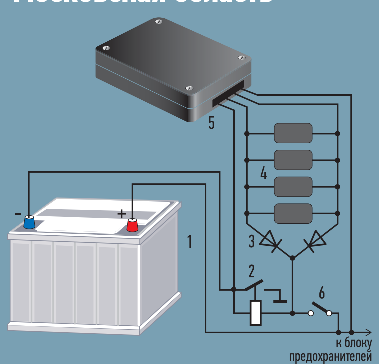
У человека, наделенного дальнозоркостью, неизбежно возникают проблемы при обслуживании автомобиля, когда нужно рассмотреть что-либо миниатюрное, а очков или лупы под рукой нет. В подобных случаях, например для чтения маркировок, обозначений на электроразъемах, вполне резонно использовать цифровой фотоаппарат. Пригодных для этого смартфонов сегодня у людей полно! Сфотографировав нужный объект в режиме «макро» и увеличив изображение прямо на экране, вы увидите даже мельчайшие детали.

Приз автору совета – **набор для автомобилиста** компании «Тосол-Синтез».

УХОДЯ, ГАСИТЕ СВЕТ



В. АРБУЗОВ, Московская область



1 – АКБ автомобиля, 2 – электрический выключатель, 3 – диоды, 4 – электрозамки дверей, 5 – блок охранной сигнализации, 6 – штатный выключатель «массы».

На некоторых автомобилях, например на УАЗе, «Газели», дополнительные потребители электроэнергии, в том числе обогрев зеркал или сидений, подключаются к сети не через замок зажигания, а напрямую. После выключения зажигания они могут остаться под напряжением – и, поскольку ничем себя не выдают, способны основательно разрядить аккумулятор. Я ввел в схему электрический выключатель «массы», подключив его, как показано, к охранной сигнализации. Как известно, электрозамки дверей управляются по двум проводам импульсами разной полярности («открыл» – «закрыл»), но при каждой такой команде диоды, введенные в схему, обеспечивают подачу «плюса» на электровыключатель. Последний при постановке на охрану обесточивает всё электрооборудование, за исключением охранной системы, а при снятии с «дежурства» включает электрооборудование.

Приз автору совета – канистра масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants.





ГОЛУБОЙ ОГОНЕК

За ответ на задачу № 67 «А это что за штучка?» (ЗР, 2013, № 8) **Андрей Попов** из Воронежской области получает видеорегистратор MDR-630 фирмы Mystery Electronics.

В задаче № 67 читатели увидели снимок предмета, назначение которого должны были объяснить. Вот и все задание. Его автор полагал, что в эпоху инжекторов этим вопросом поставит участников конкурса в тупик. Но крепко ошибся – люди вовсе не забыли, что такое смесеобразование, о каких смесях идет речь и т. д. Лишь одно огорчило: некоторые ответы так коротки, что в сравнении с ними даже таблица умножения интересней. Вот стереотипный вариант правильного ответа: *«Это индикатор качества смеси в цилиндре. Посылаю вам инструкцию»*. Спасибо! Их уже целая кипа.

Итак, об ИКСе. Его изюминка – свеча с прозрачным изолятором из термостойкого стекла, позволяющего видеть, как сгорает в цилиндре топливовоздушная смесь. Фокус в том, что интенсивность сгорания, температура пламени в цилиндре и его цвет меняются в зависимости от настроек двигателя. Однако наблюдать можно только на холостом ходу – нагрузочных режимов ИКС не держит.

Оптимальной настройке двигателя – с незначительными выбросами ядовитого CO, умеренным расходом топлива и беспровальным ускорением после старта – соответствует светло-голубое пламя. Некоторые авторы показали, что с помощью ИКСа можно также заметить влияние на цвет пламени *угла опережения зажигания*. Несомненно, это так, хотя в инструкциях и не оговорено. Большинство справедливо отмечает, что ИКС – это прибор карбюраторных времен, когда двигатель регулировали вручную. Правда, в ряде писем отмечено, что на впрысковых машинах первых серий, без кислородного датчика, но с CO-потенциометром, цвет пламени тоже можно регулировать по ИКСу.

> **? ЗАДАЧА № 70**
>
> **СПРОСОНЬЯ**
>
> Свою «японку» Агафоныч любил. Намереваясь поехать в деревню, ранним утром, едва продрав глаза и ежась от нагрянувшего мороза, быстренько втиснулся на сиденье – и подумал: «А все же крепка «косоглазая» техника! Во мне весу центнер, а она даже не шелохнулась». Завел мотор... и едва не задремал снова, но противный голос с первого этажа его взбодрил: «Эй, дед, чего зря коптишь под окнами? Из ума выжил? Всё равно ведь никуда не едешь...» И довольная собой тетка захлопнула форточку. «Как это – не еду? Колесо, что ли, проколото?» – забеспокоился Агафоныч. Кряхтя, вылез. Но дырки в колесе не обнаружил. Зато когда увидел картину, так порадовавшую ехидную соседку, поневоле потянулся за нитроглицерином. И вправду, спешить было некуда...
>
> ***Друзья! На этот раз приз получит тот, кто красочнее других завершит эту байку. Дерзайте!***
>
> ***Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 декабря 2013 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.***

Судя по письмам, у кого-то эти авто еще на ходу.

В современных же двигателях, за исключением гораздо более гибких систем *непосредственного* впрыска, в большинстве режимов в цилиндры подается стехиометрическая смесь – около 14,7 кг воздуха на 1 кг бензина. Она обеспечивает наиболее эффективную работу трехкомпонентного нейтрализатора, который преобразует CO, несгоревшие углеводороды CH и оксиды азота NO_x в безвредные продукты. Естественно, применение ИКСа нынче потеряло смысл.

* * *

В ответе победителя сказано: *«Голубой цвет пламени... указывает на отсутствие в нем частиц углерода, не сгоревших из-за недостатка кислорода. Многое зависит от способностей и опыта самого регулировщика»*. Действительно, инструкция к ИКСу рекомендовала после смены цвета пламени с желтого на голубой *«довернуть винт качества смеси еще на ½ + ¼ оборота»*. То есть еще несколько обеднить смесь – как бы про запас. А некоторые умельцы, слегка жертвуя динамическими показателями машины, загоняли CO вообще в ноль. И последнее замечание: на цвет пламени могут влиять и посторонние включения в топливе. Например, пары моторного масла в старом двигателе. Вывод: хотя ИКС и занятная штука, все же для многих сегодняшних автовладельцев он практически бесполезен. ЗР

Всем участникам конкурса спасибо. Андрея Попова поздравляем с победой!

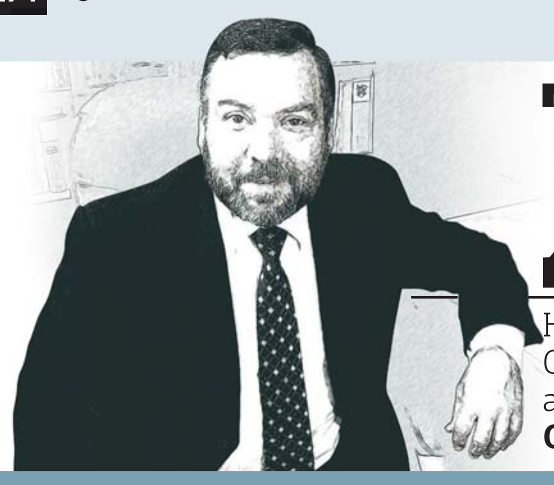
ОСНОВЫ

Вооружившись примусами, а позже и газовыми плитами, наш народ быстро понял всю ценность голубого пламени. Если оно желтоватое, то и греет слабее, и кастрюли коптит. Но по-настоящему страшен враг без цвета и запаха – CO, угарный газ. Неспроста борьба с вредными выбросами двигателей начиналась именно с гонений на CO.

Если в рабочей смеси достаточно кислорода для полного окисления водорода H и углерода C, скрытых в топливе, то пламя голубое, а в отработавших газах обнаружим в основном безвредный азот, углекислый газ и водяные пары. Но при нехватке O_2 не весь углерод окисляется до CO_2. Какая-то доля превращается в CO, а то и вовсе не окисляется, покидая двигатель в виде твердых частиц угля – черного дыма за выхлопной трубой. Некоторая часть вылетает в виде паров топлива CH. Цвет пламени в цилиндре – от бело-желтого до оранжевого. Чем ниже его температура, тем оно темнее. Тем меньше содержание воды и углекислого газа в выхлопных газах, но больше доля CH. Чрезмерное обеднение смеси тоже замедляет ее сгорание, снижает мощностные показатели. Правда, при этом выбросы C, CO и CH падают почти до нуля, но только при условии, что процесс остается бесперебойным. При появлении пропусков воспламенения выброс CH увеличивается.

Сгорание стехиометрической смеси

- 0,7% водород, кислород, инертные газы
- 13,1% вода
- 13,7% диоксид углерода
- 1% вредные выбросы: 0,1% оксиды азота, 0,2% углеводороды, 0,7% оксид углерода, 0,005% твердые частицы
- 71,5% азот



ТРЕБУЕМ ДОЛИВА

На вопросы читателей отвечает директор по качеству ОАО «Техноформ» – производителя автомобильных антифризов, кандидат физико-математических наук **Олег Гольтяев**.

? Очень часто вижу в магазинах антифризы различных цветов. Что означают эти цвета? Можно ли смешивать разноцветные составы?
Наиболее распространенное заблуждение при выборе антифриза – именно выбор по цвету. Цвет придает краситель, который добавляется в количестве нескольких граммов на тонну. Антифризы одинакового цвета могут быть абсолютно разными и не допускающими смешивания. И наоборот, один и тот же по составу антифриз нередко окрашивают в различные цвета и продают под разными названиями.

? Какой антифриз выбрать и чем при этом руководствоваться?
Универсального состава, увы, не существует. Основной критерий при выборе – наличие допуска производителя вашего автомобиля. Такой допуск – результат не только стендовых и лабораторных тестов, но и длительных ходовых испытаний, где выявляются нюансы, которые невозможно смоделировать в пробирке. Без проведения всего комплекса проверок нельзя гарантировать заложенный конструкторами ресурс двигателя. Так что не поленитесь выяснить, имеет ли антифриз официальный допуск.

? Что долить в систему охлаждения, когда уровень антифриза в расширительном бачке опустился ниже минимальной отметки?
Лучше всего долить тот же антифриз, что был залит ранее. Если речь идет о небольшом объеме, 100–200 мл, можно пополнить систему дистиллированной или фильтрованной водой. Это гораздо лучше, чем смешивать разные жидкости. Вода не ухудшит качества антифриза, в то время как смесь разных составов, даже хороших, способна нанести вред.

Кстати, понижение уровня жидкости в герметичной системе охлаждения происходит преимущественно за счет испарения воды. Клапан на крышке расширительного бачка срабатывает при возникновении избыточного давления и выпускает пар. Другие компоненты – этиленгликоль и присадки – испаряются значительно медленнее. Таким образом, при доливке водой мы фактически замещаем ту воду, которая испарилась.

Если предстоит добавить более 200 мл, то используйте антифриз того же типа (карбоксилатный, гибридный, традиционный или лобрид), что уже был залит, – желательно имеющий допуск хотя бы одного из производителей автомобилей.

? Верно ли, что есть предельный срок службы антифриза?
Да, и этот срок определяет производитель автомобиля, а не антифриза. «Дженерал моторс» и «Фольксваген» заливают его на весь срок службы своих авто. «Форд» установил интервал в 10 лет или 240 000 км пробега. У АВТОВАЗа – 75 000 км пробега. Срок замены определяют, исходя из типа антифриза, конструктивных особенностей автомобиля и, главное, результатов ходовых испытаний. Рекомендацией производителя охлаждающей жидкости можете воспользоваться только в случае, если изготовитель автомобиля не дает четких указаний о сроке замены.

? Что определяет качество антифриза?
Главную роль играет пакет присадок, поскольку базовые компоненты – этиленгликоль (МЭГ) и вода – у всех добросовестных производителей одинаковы. Можно сказать, что пакеты присадок – интеллектуальная составляющая любого антифриза. Они являются результатом дорогостоящих исследований ведущих мировых фирм и проходят жесткую проверку у автомобильных компаний, прежде чем получают одобрение к применению. Кстати, фирм, разрабатывающих присадки для антифризов, в мире совсем немного.

? В магазинах немало разнообразных антифризов по ощутимо разным ценам. Верно ли, что ориентироваться нужно не на цену, а на применимость жидкости к модели автомобиля?
Основным критерием при выборе должна быть применимость. Только наличие допуска изготовителя автомобиля может служить ее подтверждением. Цена лишь косвенно свидетельствует о характеристиках и качестве. В нее обычно включены затраты не только на разработку, но и на дорогостоящие испытания. Кроме того, компоненты, обеспечивающие высокие эксплуатационные характеристики, также недешевы. К сожалению, основная тенденция последних лет – замена дорогого базового сырья, этиленгликоля, более дешевыми, но низкокачественными заменителями: глицерином и запрещенным метанолом. Это приводит к появлению продукции, не отвечающей даже минимальным требованиям. Поэтому при покупке стоит делать выбор в пользу проверенных антифризов.

Основные рекомендации при выборе антифризов сводятся к следующему

- При выборе антифриза нельзя руководствоваться цветом охлаждающей жидкости.
- Всегда следует выбирать антифриз, одобренный производителем вашего автомобиля.
- Доливать нужно антифриз той же марки, что и используемый.
- При покупке подержанного автомобиля постарайтесь узнать, что залито в его систему охлаждения. Если охлаждающая жидкость неизвестна, то лучше замените ее, – таким образом вы снизите риск возникновения серьезных проблем.

СКОЛЬКО СТОИТ ПОСТОЯТЬ

Все познается в сравнении. Московские цены на парковку перестали казаться заоблачными, когда **Мария Бойко** прицениласьк стоянкам в разных городах Европы.



Платный для автомобилистов центр – распространенная мировая практика. Москва не так давно встала в один ряд с европейскими столицами. Введение платы за парковочные места внутри Бульварного кольца бурно обсуждалось, но, если разобраться, всё не так уж плохо.

В Берлине, например, имеет значение, где вы хотите встать. В центре города парковка стоит от 0,25–0,50 евро за 15 минут. В деловой части – 0,75 евро за 15 минут или 3 евро в час. Есть специальные стоянки, где стоимость одного часа составляет от 1 до 4 евро, но при этом сутки там не простоишь, потому что ежедневный максимум – 10–35 евро.

В Вене за парковку в центре придется платить 2 евро в час, но при этом больше двух часов стоять нельзя.

Центр Брюсселя поделен на две зоны. В красной первый час обойдется в 2 евро, второй – в три. В зеленой за час постоя возьмут 1,5 евро, за второй – 2,50, за третий – 3,50. Максимальное время стоянки – два-три часа, в зависимости от зоны.

В Париже далеко не на всех центральных улицах можно припарковаться, а доступные поделены на зоны, где можно стоять, заплатив от 1,20 до 3,60 евро за час. Только одна засада: парковочные автоматы не принимают наличные, необходимо приобрести карту Paris Carte, которая стоит от 15 до 40 евро. Есть также паркинги, где час оценен в 2,50–4 евро, но здесь, как и в Берлине, установлен суточный максимум: от 15 до 48 евро.

Столица Италии, как и Москва, – город радиальной застройки, а потому сердце Рима обладает незавидной пропускной способностью. Городские власти давно борются с пробками, въезд в старый город ограничен. Для автомобилистов предусмотрены стоянки, стоимость часа от 1 до 5 евро. Здесь тоже установлен суточный лимит – от 12 до 40 евро. Впрочем, в центре всё-таки можно припарковаться и на улице, это обойдется в евро-другой за час.

В Амстердаме час парковки в центре стоит от 4 до 5 евро. Есть перехватывающие альтернативы, часть из них всё еще бесплатна, на других час стоит от 3 до 5,70 евро, с суточным ограничением от 30 до 55 евро.

Мадрид тоже поделен на зоны. В синей парковка оценена в 1,15 евро, а простоять можно только час. Зеленая позволяет парковаться на два часа, каждый из которых обойдется в 2,20 евро. Есть и парковки, где час стоит 2 евро, а максимум за день составляет 27 евро.

Подводя итог, хочу напомнить, что там, где в Москве введена платная парковка, стоимость часа составляет 50 рублей. И никаких ограничений по времени – только плати. Причем самыми разнообразными способами – приобретая абонементы, пользуясь паркоматами, посылая СМС. Свобода! ЗР



Парковка в европейских столицах за эквивалент 1000 рублей в местной валюте

БЕРЛИН	от 4 до 92 ЧАСОВ
РИМ	от 4 до 23 ЧАСОВ
МАДРИД	от 12 до 20 ЧАСОВ
МОСКВА	20 ЧАСОВ
ПАРИЖ	от 5 до 19 ЧАСОВ
БРЮССЕЛЬ	от 6 до 15,5 ЧАСА
ВЕНА	11 ЧАСОВ
АМСТЕРДАМ	от 4 до 8 ЧАСОВ

УЧАСТНИКИ НАШЕГО ФОРУМА ОБСУЖДАЮТ СТАТЬИ, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОСТО АВТОМОБИЛЬНУЮ ЖИЗНЬ. ЗДЕСЬ – САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ И ОСТРОЕ.



Нужны ли шипованные шины зимой в Москве? Аргументированные комментарии приветствуются.

АВТОР: АРТУР САРУХАНОВ

Страница 1 2 3

Сообщений по теме 98

staryjjded

Можно спросить: на каких безопаснее? Тогда однозначный ответ – на шипованных. А можно – на каких тише и дешевле? Тогда, конечно, без шипов. Это при равной степени мастерства. Естественно, опытный водитель зачастую сможет на летней проехать безопасно там, где новичок попадет в аварию и на шипованной. Выбираете акустический комфорт (или дешевизну) – потребуется больше усилий и умения для безопасной езды.

Slavinag

Такое ощущение, что многие водители нашей необъятной страны в холодный период передвигаются на предельно допустимой скорости и затем постоянно тормозят в пол на скользком покрытии, проверяя тестовые таблицы из рекламных испытаний шинников.

Никто и не спорит, что при резком ударе по педали быстрее остановится автомобиль, обутый в хорошие шипованные шины. Только зачем же доводить до такой ситуации? В большинстве случаев это «вдруг» возникает из-за человеческого фактора, который можно спрогнозировать. Оставшиеся 99% времени шипы будут в резерве (особенно в столице), ожидая своей звездной минуты и постепенно теряя свойства. А заодно помогая дорожникам осваивать бюджетные средства.

Prous

Мне нужны. Несмотря на чистку и полив химией, полно мест, где есть ледок. А уж парковка во дворе в оттепель и наутро морозец – это нечто для нешипованной резины.

КПП

А я и в Подмосковье, в военном городке, где мы сами вокруг дома лопатами дороги чистили, и тем более в Москве езжу на «липучке». Были случаи, выталкивали по льду и в колеях. Но когда в минус 25 на дорогах лужи из реагентов, ездить по магистрали на шипованных «коньках» просто небезопасно.

У меня на работе ездят с шипами: шумно, тормозить на мокром асфальте – лотерея, к концу зимы ведущие колёса теряют половину шипов... Нет уж, спасибо.

Андрей_kz

Я не москвич, судить мне сложно. Но, по моему мнению, зимой – только шипованная резина. Она более стабильна в плане сцепных свойств. Неплохо держится как на льду, так и на асфальте. Проблема торможения с шипами на асфальте больше надуманна. У «липучки» же на льду, особенно когда около нуля, тормозной путь может увеличиться в разы. По этой причине многие мои знакомые отказались от «липучки», попав пару раз в гололед и в безобидной ситуации потеряв контроль над машиной. А потеря шипов, на мой взгляд, больше зависит от правильной обкатки и прокладки между рулем и сиденьем. Шлифуя на месте, можно за пару минут все шипы повыдирать.

Garde

Не покупайте корейскую или тайваньскую и тому подобную резину, на родине которой снега не сыщешь днем с огнем, и счастье придет в каждый дом. Тем более про половину шипов – это несерьезно... Пара за зиму – верю, а вот 90–100 – извините...

Татарин

Вопрос надо ставить ширше: «Нужны ли в московских реалиях машины?».

Sayonara

Нет, в большинстве случаев именно «прокладка» играет решающую роль. Хорошая шипованная резина – как парашют у пилотов: вроде лишнее, а вот когда выпадет случай – сразу поймешь, для чего.

Михаил

На полном приводе шипы малоактуальны, поэтому ставлю «липучку». Тихо, комфортно, но недешево. На переднем приводе шипы требуются достаточно часто: когда температура болтается возле нуля, когда скорость выше 100; частенько снежный отвал необходимо переползти. Задний привод без шипов – это даже в мегаполисе дискомфортно, а на мкадовских 100–120 км/ч – опасно.

Spandem

Хоть и в Подмосковье проживаем, но знаю много примеров, когда владельцы пошли на поводу у моды и поставили «липучку», а теперь сильно жалеют. Дороги чистят нерегулярно и далеко не везде (в Москве с этим, конечно, получше). У меня знакомый на «Спортидже» вынужден был продать новую «липучку» и вернуться к «шипам». И я от «шипов» не собираюсь отказываться, так как и колея ледовая часто присутствует, и просто лед на дороге. Присоединяюсь к высказыванию о надуманности проблемы торможения на шипах: тормозит-то по-любому резина, а шипы помогают.

Илья W

От зимы зависит, но скорее нужны. Да, они портят дороги. Это плохо. Но гололед даже в Москве бывает, а про трассы я и не говорю. Имея опыт езды на «липучках», скажу, что лучше потерплю шум, чем буду поворачивать боком или не смогу затормозить.

робот

«Шипы» – это дорожная фреза. В стоимость шипованных шин надо включить акцизный налог за порчу дорог и стекол. Они по факту должны стоить дороже «липучек», а не наоборот, как сейчас. Фрезеровщики! За шипованную «безопасность» надо платить! Вот и платите. А я уж как-нибудь без шипов, один хрен быстрее общего потока получается. Прошу ЗР сделать запрос в Думу об обложении акцизом шипованных шин. Как я вас, вредители?



LADA Largus.
ПОЕХАЛИ ВМЕСТЕ!



» УНИВЕРСАЛ ПОВЫШЕННОЙ ВМЕСТИМОСТИ
» 2-МЕСТНЫЙ ФУРГОН

7-местный универсал
2 ряда сидений трансформируются

5-местный универсал
задний ряд сидений трансформируется

2-местный фургон
багажное отделение изолировано, V=2,54 м³



* комплектация KS015-40-000. Реклама

Действует кредитная программа «ЛАДА ФИНАНС»
совместно с банками-партнерами: ОАО АКБ «РОСБАНК», Сбербанк России (ОАО), ВТБ 24 (ЗАО), ОАО «УРАЛСИБ», ООО «Русфинанс Банк», ЗАО «КРЕДИТ ЕВРОПА БАНК», ООО КБ «АйМаниБанк».

www.lada.ru





РЕАЛЬНЫЕ МАШИНЫ ДЛЯ РЕАЛЬНОЙ ЖИЗНИ

НАШЕМАРОЧКИ и ФОТОЗАРИСОВКИ

Всех, кто заметил и сфотографировал разного рода забавные автомобили или нечто любопытное на наших дорогах, приглашаем присылать свои фото. Лучшие, конечно же, будут опубликованы.





ИЗ БЕРЛОГИ

Вот такой «медведь» бегает по дорогам нашего города!

ГЕОРГИЙ НИГОРОЖИН, Ставрополь



КРЫША ПОЕХАЛА

Угадайте тип кузова! Встретили на въезде в Ставрополь.

АНДРЕЙ КОЛЕСНИКОВ



ШУТНИК

Это остроумно?

АЛЕКСАНДР ПЕРЕКОПСКИЙ, Челябинск





ВНЕДОРОЖНИКИ

Просматриваются элементы ЗАЗ, ГАЗ-66... Что еще?

ПАВЕЛ СМИРНОВ, Вологда



ОБРУСЕЛ

Творец авточуда создал его из «Сузуки».

SERGEI KRYACHEK



2 Л.С.

Данный вид транспорта передвигается по территории Кабардино-Балкарской Республики.

ДМИТРИЙ ФИЛИППОВ, Прохладный



КУЗЯ

Этот трактор мой папа собрал собственными руками.

СЕРГЕЙ ЛОШАКОВ, деревня Баландино, Псковская область



У СЕБЯ И У ДРУГИХ

Самодельный трактор удалось сфотографировать в чувашском городе Козловка. А детский электромобиль – творение моего отца, Михаила Романова, для внука. Скорость 4–5 км/ч. Зарядки автомобильного аккумулятора хватает минут на пять-семь.

АНДРЕЙ РОМАНОВ, Чебоксары



УГЛОВАТЫЙ

Авто встретили на АЗС в станице Вешенской. Двигатель и задний мост от 412-го «Москвича».

ЕВГЕНИЙ САДОВОЙ, Ростовская область

P.S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: *kolodochkin@zr.ru*

СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНАЯ ТЕХНИКА 8

ДЛЯ ОСОБЫХ УСЛОВИЙ 88

48

62

№ 8 (78) АВГУСТ 2013

За рулем

рейс

ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ КАМАЗ-4308 70

ПРИЦЕП-ТЯЖЕЛОВОЗ ЧМЗАП 99903-045 КТ 94

ГЛАВНАЯ ТЕМА АВТОБУСЫ СЕГОДНЯ И ЗАВТРА 16

TEREX TLB 825: СОБРАН В ТВЕРИ 82

СТРАХОВАНИЕ ПАССАЖИРОВ В ДЕЙСТВИИ 8

ДЛЯ ГОРОДА И СТРОЙКИ 106

50

70

№ 9 (79) СЕНТЯБРЬ 2013

За рулем

рейс

ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ VOLKSWAGEN TRANSPORTER 94

ТУРИСТИЧЕСКИЙ АВТОБУС «КРУИЗ» 80

РАЗДВИЖНОЙ ТЕНТОВЫЙ ПОЛУПРИЦЕП SCHMITZ 90

НОВЫЙ ШТОРНЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ 78

РАЗРУБИТЬ ГОРДИЕВ УЗЕЛ 8

50

106

№ 10 (80) ОКТЯБРЬ 2013

За рулем

рейс

ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ BAW FENIX 82

ГЛАВНАЯ ТЕМА БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК 12

САМОСВАЛЫ SCANIA OFF-ROAD 68

36 ОБНОВЛЕННАЯ ЛИНЕЙКА ГРУЗОВИКОВ VOLVO

СПЕЦТЕХНИКА

СПЕЦПРОЕКТ ШИНЫ КАМА

ЧИТАЙТЕ В НОЯБРЬСКОМ НОМЕРЕ




INTERNATIONAL
знакомимся с американским тягачом




XG955H
фронтальный погрузчик




MERCEDES SPRINTER
новые версии микроавтобуса

А ТАКЖЕ
Новые законы, вопросы кредита, страхования, лизинга, экономические прогнозы и рекомендации, логистика, выбор автобуса, автомобиля и прицепа, подбор шин и масел, компоненты и расходники, новые сервисные центры, комментарии специалистов, консультации юриста, бухгалтера, кадровые вопросы и вопросы безопасности

ЧТОБЫ НЕ ПРОПУСТИТЬ САМОЕ ВАЖНОЕ, ПОДПИШИТЕСЬ

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ WWW.REIS.ZR.RU



За рулем
Автомобильный журнал №1 в России.
Читайте все номера журнала «За рулем»
на сайте www.zr.ru
БЕСПЛАТНО!
Выберите ссылку «Архив» на главной странице сайта.
За рулем 85 лет
982 номера вышло за это время, и все они – в нашем архиве!
Зарулем.рф
реклама

На правах рекламы








ГРАН-ПРИ
2014
За рулем

За рулем


КУПИ
авто
За рулем
ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР
РЕАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ



Всё, что нужно, чтобы выиграть один из этих автомобилей, – прислать заполненную анкету (см. с. 292); также проголосовать можно на сайте Зарулем.рф/zr.ru

Анкеты должны быть высланы или заполнены на сайте не позже 25 ноября 2013 года.

Розыгрыш автомобилей состоится 25 декабря 2013 года.

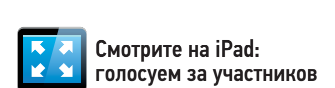
«Шевроле-Круз»* – современный, динамичный автомобиль, представленный на нашем рынке в трех вариантах исполнения кузова, с экономичными бензиновыми моторами объемом 1,6 и 1,8 литра, механической и автоматической коробками передач. Превосходные ходовые качества, элегантный дизайн и безопасность – всё это «Шевроле-Круз», который по праву считают одним из самых популярных автомобилей (в своем классе) в мире и в России.

**Цвет и комплектация автомобилей могут отличаться от представленных на фото.*



ГРАН-ПРИ 2014 За рулем

Перед вами самые интересные новинки российского рынка. Выберите из них лучшие **и получите шанс выиграть один из трех автомобилей «Шевроле-Круз»!**



ЗР!
Инструкция на странице 14

МАЛЫЙ КЛАСС



ЗР, 2013, № 7

101. Lada Kalina. 87–106 л.с., передний привод, 324 000–472 600 руб.


ЗР, 2012, № 6

102. Peugeot 208. 68–120 л.с., передний привод, 504 000–720 000 руб.

МАЛЫЕ СЕДАНЫ



ЗР, 2013, № 8

201. Chevrolet Cobalt. 106 л.с., передний привод, 444 000–530 000 руб.


ЗР, 2013, № 3

202. Citroen C-Elysee. 72–116 л.с., передний привод, 455 000–640 900 руб.



ЗР, 2013, № 9

203. FAW V5. 102 л.с., передний привод, 379 000–399 000 руб.



ЗР, 2013, № 8

204. Nissan Almera. 102 л.с., передний привод, 429 000–565 000 руб.



ЗР, 2013, № 2

205. Peugeot 301. 72–115 л.с., передний привод, 455 000–681 000 руб.

ЗР! Инструкция на странице 14

КОМПАКТ-КЛАСС



ЗР, 2013, № 8

301. Mercedes-Benz A-Klasse. 122–156 л.с., передний привод, 875 000–1 170 000 руб.



ЗР, 2013, № 2

302. Seat Leon. 86–180 л.с., передний привод, 639 000–973 190 руб.



ЗР, 2013, № 6, 10

303. Skoda Octavia. 105–180 л.с., передний привод, 589 000–984 000 руб.



ЗР, 2013, № 2

304. Toyota Auris. 99–132 л.с., передний привод, 755 000–944 000 руб.



ЗР, 2013, № 4, 10

305. Volkswagen Golf. 85–140 л.с., передний привод, 599 000–923 000 руб.

КОМПАКТ-СЕДАНЫ



ЗР, 2013, № 8

401. Audi A3 Sedan. 125–180 л.с., передний или полный привод. 990 000–1 235 000 руб.



ЗР, 2013, № 8, 10

402. Citroen C4 Sedan. 116–150 л.с., передний привод, 579 000–853 000 руб.



ЗР, 2013, № 8

403. Kia Cerato. 130–150 л.с., передний привод, 669 000– 919 900 руб.



ЗР, 2013, № 3

404. Mercedes-Benz CLA. 156–211 л.с., передний или полный привод, 1 270 000–1 580 000 руб.



ЗР, 2013, № 9, 10

405. Toyota Corolla. 99–132 л.с., передний привод, 659 000–1 026 000 руб.



СРЕДНИЙ КЛАСС



501. Cadillac ATS. 276 л.с., задний или полный привод, 1 700 000–2 190 000 руб.



502. Honda Accord. 180–281 л.с., передний привод, 1 149 000–1 699 000 руб.



503. Lexus IS. 208–233 л.с., задний привод, 1 377 000–1 976 000 руб.



504. Mazda6. 150–192 л.с., передний привод, 899 000–1 432 000 руб.

КРОССОВЕРЫ



601. Ford Kuga. 140–182 л.с., передний или полный привод, 899 000–1 493 000 руб.



602. Great Wall Hover M4. 99 л.с., передний привод, 499 000–596 000 руб.



603. Subaru Forester. 150–241 л.с., полный привод, 1 188 000–1 795 000 руб.



604. Toyota RAV4. 146–180 л.с., передний или полный привод, 998 000–1 543 000 руб.



605. Volvo V40 Cross Country. 114–249 л.с., передний или полный привод, 1 189 000–1 449 000 руб.

ЗР! Инструкция на странице 14

КРОССОВЕРЫ ПЛЮС


ЗР, 2013, № 7

701. **Infiniti JX.** 262 л.с., полный привод, 2 353 000–2 873 000 руб.



ЗР, 2013, № 8

702. **Luxgen7 SUV.** 175 л.с., передний или полный привод, 1 300 000–1 600 000 руб.


ЗР, 2013, № 6, 10

703. **Toyota Venza.** 185 л.с., передний или полный привод, 1 570 000–1 776 000 руб.

ВСЕДОРОЖНИКИ


ЗР, 2013, № 8, 11

801. **Chevrolet TrailBlazer.** 180–239 л.с., полный привод, 1 444 000–1 777 000 руб.



ЗР, 2013, № 7

802. **Mercedes-Benz GL.** 258–435 л.с., полный привод, 3 470 000–5 200 000 руб.

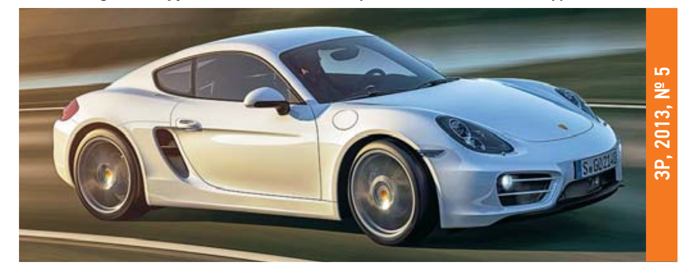

ЗР, 2013, № 9, 11

803. **Range Rover Sport.** 248–510 л.с., полный привод, 3 230 000–4 952 000 руб.

СПОРТКАРЫ


ЗР, 2013, № 7

901. **Jaguar F-Type.** 340–495 л.с., задний привод, 3 895 000–5 725 000 руб.


ЗР, 2013, № 5

902. **Porsche Cayman.** 275–325 л.с., задний привод, 2 555 000–3 264 000 руб.

ЛЮКС-КЛАСС


ЗР, 2013, № 9

1001. **Bentley Flying Spur.** 625 л.с., полный привод, 10 751 000–11 284 000 руб.



ЗР, 2013, № 9

1002. **Hyundai Equus Limousine.** 430 л.с., задний привод, 4 000 000 руб.



ЗР, 2013, № 1

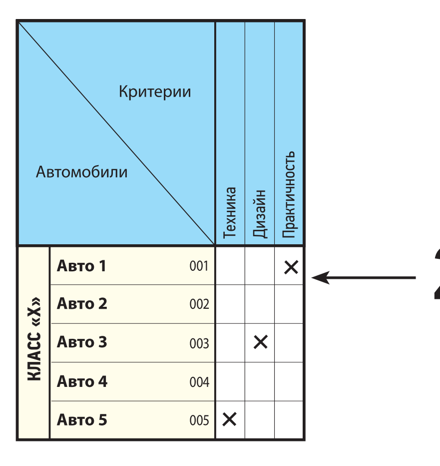
1003. **Kia Quoris.** 290 л.с., задний привод, 1 999 900–2 659 900 руб.



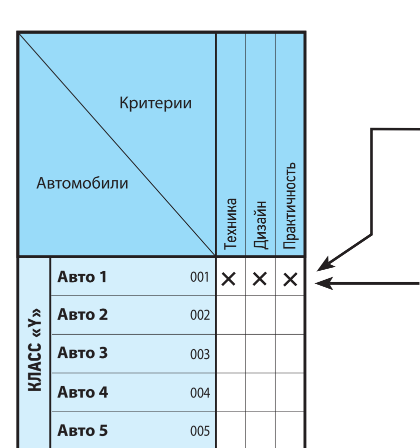
ЗР, 2013, № 9

1004. **Mercedes-Benz S-Klasse.** 306–585 л.с., задний или полный привод, 3 990 000–6 900 000 руб.

Внимание! Голосуем за автомобили по-новому!



Автомобили / Критерии			Техника	Дизайн	Практичность
КЛАСС «X»	Авто 1	001			×
	Авто 2	002			
	Авто 3	003		×	
	Авто 4	004			
	Авто 5	005	×		



Автомобили / Критерии			Техника	Дизайн	Практичность
КЛАСС «Y»	Авто 1	001	×	×	×
	Авто 2	002			
	Авто 3	003			
	Авто 4	004			
	Авто 5	005			

1 Аккуратно отделите страницу с анкетой по синей линии. В таблице представлены 10 классов автомобилей. В каждом вам предстоит сравнить между собой несколько моделей-номинантов – самые интересные новинки 2013 года. Слева дан пример заполнения таблицы в одном классе.

2 По каждому из трех критериев – «Техника», «Дизайн» и «Практичность» – вы должны определить только один лучший автомобиль **в классе**, отметив его в соответствующей графе крестиком или галочкой. То есть, если вы считаете, что Авто 1 лучше других с точки зрения дизайна, вы отмечаете его. Клетки для других автомобилей в графе «Дизайн» остаются незаполненными. То же относится к графам «Техника» и «Практичность».

3 В каждом классе победит модель, получившая наибольшее количество таких отметок. Информацию об автомобилях можно почерпнуть из статей ЗР (ссылки – в каталоге).

4 Помните: таблица должна быть заполнена полностью! Иначе она не допускается к розыгрышу призов.

5 Заполните оборотную сторону карточки. Обязательно укажите свою фамилию, имя, телефон – если выиграете автомобиль, нам нужно будет связаться с вами.

6 Вложите вырезанную страницу в конверт и отправьте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция журнала «За рулем». На конверте сделайте пометку: «Гран-при ЗР».

7 Можно отправить отсканированную анкету по адресу **grandprix@zr.ru** или проголосовать на сайте **grandprix.zr.ru**

Напоминаем,

что в розыгрыше автомобилей 25 декабря примут участие только таблицы для голосования, отправленные до 25 ноября 2013 года.



Класс	Автомобили \ Критерии	№	Техника	Дизайн	Практичность
Малый класс	Lada Kalina	101			
	Peugeot 208	102			
Малые седаны	Chevrolet Cobalt	201			
	Citroen C-Elysee	202			
	FAW V5	203			
	Nissan Almera	204			
	Peugeot 301	205			
Компакт-класс	Mercedes-Benz A-Klasse	301			
	Seat Leon	302			
	Skoda Octavia	303			
	Toyota Auris	304			
	Volkswagen Golf	305			
Компакт-седаны	Audi A3 Sedan	401			
	Citroen C4 Sedan	402			
	Kia Cerato	403			
	Mercedes-Benz CLA	404			
	Toyota Corolla	405			
Средний класс	Cadillac ATS	501			
	Honda Accord	502			
	Lexus IS	503			
	Mazda6	504			

Класс	Автомобили \ Критерии	№	Техника	Дизайн	Практичность
Кроссоверы	Ford Kuga	601			
	Great Wall Hover M4	602			
	Subaru Forester	603			
	Toyota RAV4	604			
	Volvo V40 Cross Country	605			
Кроссоверы плюс	Infiniti JX	701			
	Luxgen7 SUV	702			
	Toyota Venza	703			
Вседо-рожники	Chevrolet TrailBlazer	801			
	Mercedes-Benz GL	802			
	Range Rover Sport	803			
Спорт-кары	Jaguar F-Type	901			
	Porsche Cayman	902			
Люкс-класс	Bentley Flying Spur	1001			
	Hyundai Equus Limousine	1002			
	Kia Quoris	1003			
	Mercedes-Benz S-Klasse	1004			

Анкета участника Гран-при-2014

Фамилия______________________________
Имя ______________________________
Отчество______________________________
Регион ______________________________
Город/село ______________________________
Адрес ______________________________

Телефон, e-mail ______________________________

1. Ваш пол
☐ мужчина ☐ женщина

2. Возраст ______________________________

3. Каким автомобилем вы сейчас владеете?
марка________________модель________________

4. Вы купили автомобиль:
☐ новым
☐ б/у
☐ год выпуска____________
☐ год покупки____________

5. Удовлетворены ли вы своим автомобилем?
☐ удовлетворен
☐ затрудняюсь ответить
☐ не удовлетворен

6. Планируете ли вы в ближайшее время купить автомобиль?
☐ да ☐ нет

7. Если да, предположительно когда (укажите год)?

____

8. Вы уже определились с маркой, моделью?
марка________________ модель________________
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

9. Какую марку вы еще рассматривали при выборе?
марка________________ модель________________
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

10. Как вы собираетесь финансировать покупку?
☐ возьму автокредит
☐ возьму машину в лизинг
☐ за счет сбережений
☐ не собираюсь покупать

11. Что влияет на выбор вами марки шин?
☐ отзывы в Интернете на сайтах (Яндекс.Маркет и пр.)
☐ отзывы на интернет-форумах
☐ результаты тестов автомобильных журналов
☐ рекомендации продавцов-консультантов
☐ советы друзей

12. Ваше социальное положение:
☐ руководитель
☐ специалист
☐ служащий
☐ рабочий
☐ студент
☐ пенсионер
☐ домохозяйка
☐ безработный

13. Материальное положение:
☐ полный достаток
☐ могу покупать дорогие вещи, но не все, что захочется
☐ хватает на еду и одежду
☐ хватает только на еду

14. Согласны ли вы в будущем принимать участие в опросах журнала «За рулем»?
☐ да ☐ нет

Нам очень важно знать ваше мнение об изданиях «За рулем». Ответьте, пожалуйста, на несколько вопросов о них. Это поможет нам стать лучше.

1. Как вы получаете журнал «За рулем»?
☐ покупаю
☐ подписываюсь
☐ бесплатно (беру у друзей, в общественных местах и т. д.)

2. Как часто вы читаете журнал «За рулем»?
☐ каждый номер ☐ раз в 3 месяца
☐ раз в 6 месяцев ☐ реже чем раз в полгода

3. Оцените, насколько вам понравился текущий номер журнала:
________________ (поставьте оценку от 1 до 5, где 1 – не понравился, а 5 – понравился)

4. Знаете ли вы о возможности просматривать фото- и видеоматериалы журнала «За рулем» при помощи смартфона?
☐ да ☐ нет

5. Используете ли вы эту возможность?
☐ нет, у меня нет смартфона ☐ нет, мне неинтересно
☐ да, использую постоянно ☐ да, но редко

6. Есть ли у вас iPad?
☐ да ☐ нет

7. Читаете ли вы iPad-версию журнала «За рулем»?
☐ нет, не знаю о ее существовании
☐ нет, предпочитаю бумажную версию журнала
☐ нет, не готов покупать iPad-версию журнала
☐ да, покупаю отдельные номера журнала
☐ да, оформляю подписку на несколько номеров

8. Посещаете ли вы сайт журнала «За рулем» (www.zr.ru)?
☐ нет ☐ каждый день
☐ раз в неделю ☐ раз в месяц
☐ реже чем раз в месяц

За рулем

ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ СМОТРИТЕ НА САЙТЕ SHOP.ZR.RU

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ



Автомобильная электрика и электроника.
Код 03347 Цена 620р.



Автомобильный справочник «Bosch» 3-е издание
Формат: 180x120, 1280с.
Код 03218 Цена 1410р.



Автомобильные сцепления, трансмиссии, приводы.
Код 03166 Цена 620р.



Диагностика дизельных двигателей.
Код 02942 Цена 670р.

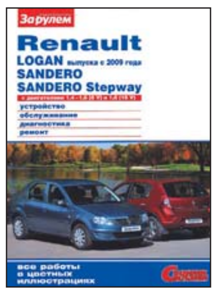


Система впрыска дизельных двигателей.
Код 03105 Цена 610р.

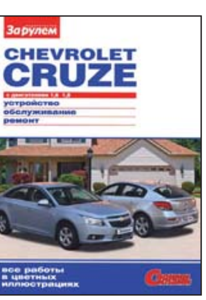


Датчики в автомобиле.
Код 03471 Цена 560р.

НОВИНКИ ИЗДАТЕЛЬСТВА



Renault Logan Sandero S.Stepway (с ДВС 1.4, 1.6(8V), 1.6(16V))
Формат: 200x255, 336с.
Код 02944 Цена 770р.



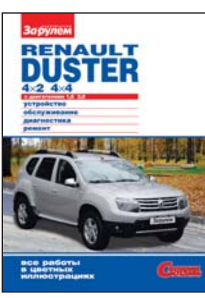
CHEVROLET CRUZE (с ДВС 1.6, 1.8)
Формат: 200x255, 272с.
Код 03467 Цена 750р.



Lada Granta (с ДВС 1.6)
Формат: 200x255, 288с.
Код 03130 Цена 610р.



Lada Largus (с ДВС 1.6 8V/16V)
Формат: 200x255, 288с.
Код 03264 Цена 700р.



Renault Duster 4x2, 4x4 (с ДВС 1.6, 2.0)
Формат: 200x255, 320с.
Код 03172 Цена 700р.



100 Загадок страны ПэДэДэ
Код 03466 Цена 370р.

Скоро Новый Год!!!

Позаботиться о подарках своим близким и любимым нужно заранее. Предлагаем вам уникальный подарок для любого возраста.
Надувные сани (Ватрушка) производства российской компании «ЛеКоМ Групп». Они принесут много радости и веселья в зимнюю пору.

Внешний диаметр чехла, см:	85	95	110	125
Размер посадочного места, см:	35	45	55	60
Рекомендуемый рост, см:	80-120	120-140	150-175	160-200
Допустимый вес эксплуатации, кг:	100	100	200	200
Количество ручек, шт:	2	2	2	4
Вес, кг:	1,85	2,4	3	3,5

В комплект входит камера и транспортировочный трос.
Материал чехла ПВХ 650гр/м-900 гр/м(Финляндия)
Рабочая температура эксплуатации от -45С⁰ до + 70С⁰.
Цвета могут отличаться от представленных на этой странице.
Гарантия производителя 12 мес. при соблюдении правил эксплуатации.



85см. Код 03508 Цена 1650р.

95см. Код 03509 Цена 1850р.

110см. Код 03510 Цена 2050р.

125см. Код 03511 Цена 2200р.

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: **+7 (495) 223-23-95** (круглосуточно), **+7 (495) 775-85-48**
- по электронной почте: **katalog@tdzr.ru**
- по почте: **105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»** (указывайте номер мобильного телефона, для отслеживания отправления)
- в интернете по адресу: **http://shop.zr.ru**
- по SMS: отправьте на номер **2425**

текст **ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.**
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.
Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru.
Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).
Принимаем интернет-деньги: Qiwi, Яндекс.Деньги

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 200р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону **+7 (495) 775-85-48**; по электронной почте **katalog@tdzr.ru**

За рулем

№11 2013 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 989-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ОБОЗРЕВАТЕЛЬ Сергей Канунников
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Михаил Гзовский (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Максим Гомянин, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Михаил Кулешов, Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин, Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.)
АВТОРЫНОК, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Евгений Борисенков (зав. отд.), Мария Бойко, Геннадий Емелькин, Эдуард Конон, Станислав Панин, Максим Приходько, Игорь Теременко
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 215-29-31 (доб. 142)
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
iPAD-ВЕРСИЯ help@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Милиана Коломиец, Сергей Патмар, Андрей Раньков
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 380 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА Игорь Твердунов
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. (495) 215-29-31, факс (495) 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

16+

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

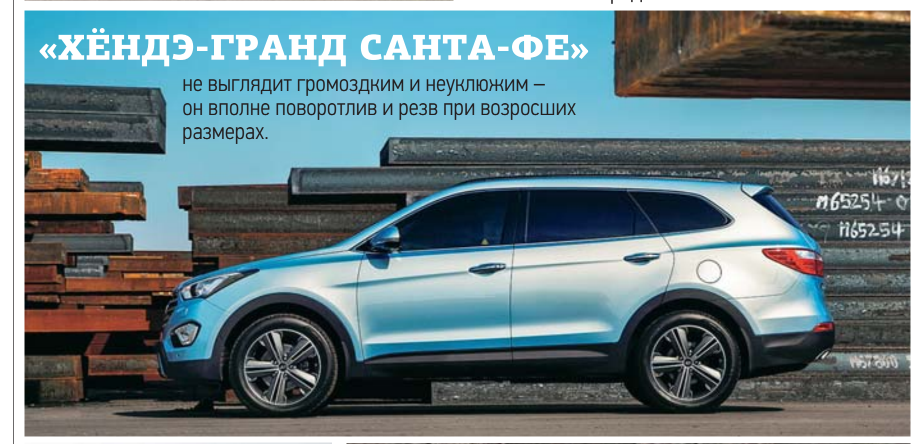


«Кадиллак-Эскелейд» словно распух на глазах, но не потерял самых привлекательных черт.



«Мицубиси-Аттраж» будет вместо «Кольта» конкурировать среди компактных городских машин.

«ХЁНДЭ-ГРАНД САНТА-ФЕ» не выглядит громоздким и неуклюжим – он вполне поворотлив и резв при возросших размерах.



«АКУРА-MDX»



Кроссовер в России – к удаче, считают японцы. Поэтому продажи «Акуры» начинают с полноприводного MDX.



«Лада-Калина 2» прописалась в парке ЗР. Первые километры вызвали массу эмоций у журналистов.



ТОКИЙСКИЙ АВТОСАЛОН открывает свои двери для вас 21 ноября. В этот день, не ожидая выхода следующего номера журнала, вы можете посмотреть на самые интересные премьеры выставки, просто наведя свой смартфон на расположенный здесь значок. Не пропустите самые горячие новинки Токио!

8 зарядных устройств



испытывает Михаил Колодочкин: лишь половина прошла суровую проверку.

ДОСТУПНЫЕ ВСЕДОРОЖНИКИ



«Дастер», «Тигго», «Хайма», «Нива» попали в руки испытателей ЗР. Чья школа победит?